

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE SENADORES

CUARTO PERIODO ORDINARIO DE LA XLIV LEGISLATURA

61ª SESION EXTRAORDINARIA

PRESIDEN EL LIC. HUGO FERNANDEZ FAINGOLD, EL SEÑOR SENADOR ORLANDO VIRGILI,
(Presidente) (Primer Vicepresidente)
EL DR. LUIS E. MALLO Y LA SEÑORA SENADORA MARINA ARISMENDI
(Segundo Vicepresidente) (Tercera Vicepresidenta)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS TITULARES SEÑOR MARIO FARACHIO Y LICENCIADO JORGE MOREIRA PARSONS

SUMARIO

Páginas

1) **Texto de la citación** 2

2) **Asistencia** 3

3) **Asuntos entrados** 3

4 y 6) **Tratado entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata** .... 4 y 95

- Proyecto de ley por el que se procede a su aprobación.
- En consideración.

5) **Solicitudes de venia del Poder Ejecutivo para designar Directores de distintas dependencias del Estado** 94

- El Senado, en sesión secreta, concedió venia al Poder Ejecutivo para designar Presidente de AFE y un miembro del mismo Directorio y también para designar un miembro integrante del Directorio de UTE y otro de OSE.

7) **Solicitud de licencia** 97

- La formula el señor Senador Michelini.
- Concedida.

8) **Sesión extraordinaria** 98

- Por moción de los señores Senadores Sarthou y Ricaldoni el Senado resuelve celebrar sesión, en régimen de cuarto intermedio, el próximo martes 24 a la hora 15 y 30 a fin de continuar el análisis del tema en debate.

9) **Se levanta la sesión** 99

1) TEXTO DE LA CITACION

Montevideo, 17 de noviembre de 1998.

LA CAMARA DE SENADORES se reunirá en sesión extraordinaria mañana miércoles 18, a la hora 15 y 30, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

1º) Discusión general y particular del proyecto de ley por el que se aprueba el Tratado entre la República y la República Argentina para la construcción de un Puente sobre el Río de la Plata.

Carp. Nº 640/97 - Rep. Nº 548/97 y Anexo I.

2º) Mensaje del Poder Ejecutivo solicitando venia para designar Presidente del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado al doctor Bolívar Lissidini Dotti.

Carp. Nº 1229/98 - Rep. Nº 763/98.

3º) Mensaje del Poder Ejecutivo solicitando venia para designar como miembro del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado al señor Roberto Médica.

Carp. Nº 1241/98 - Rep. Nº 775/98.

4º) Mensaje del Poder Ejecutivo solicitando venia para destituir de sus cargos a cinco funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas (plazo constitucional vence 19 de noviembre de 1998).

Carp. Nº 1150/98 - Rep. Nº 741/98.

JORGE MOREIRA PARSONS
Secretario

MARIO FARACHIO
Secretario

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores Senadores **Antognazza, Astori, Batlle, Bentancur, Bergstein, Brezzo, Cid, Couriel, Gandini, Garat, García Costa, Gargano, Heber, Hualde, Irurtia, Korzeniak, Michelini, Millor, Pais, Pereyra, Quarneti, Ricaldoni, Santoro, Sarthou, Segovia** y **Storace**.

FALTAN: con licencia, los señores Senadores **Dalmás, Hierro López, Iturria, Pozzolo y Sanabria**; con aviso, el señor Senador **Andújar**.

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 52 minutos)

-Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

Montevideo, 18 de noviembre de 1998.

ASUNTOS ENTRADOS

- El Poder Ejecutivo remite varios Mensajes solicitando venia:

- **para designar** como miembro del Directorio de la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas (UTE) a la señora Cra. María Eugenia Plottier.-

- **para designar** como miembro del Directorio de la Administración de las Obras Sanitarias del Estado a la señora Mariella Bruno Marino.-

A LA COMISION DE ASUNTOS ADMINISTRATIVOS. Por disposición reglamentaria se efectúa su repartido.-

- La Presidencia de la Asamblea remite varios Mensajes del Poder Ejecutivo comunicando haber dictado los siguientes Decretos y Resoluciones:

- por los que se aprueban los Presupuestos Operativos, de Operaciones Financieras y de Inversiones de la Administración Nacional de Telecomunicaciones,ejercicios 1998 - 1999.-

TENGANSE PRESENTE.--

- El Ministerio de Salud Pública acusa recibo y remite información relacionada con la exposición escrita presentada por el señor Senador Luis Alberto Heber referente a la Policlínica del Barrio Nuevo Payandú, de la ciudad de Paysandú.-

OPORTUNAMENTE LE FUE ENTREGADO AL SEÑOR SENADOR LUIS ALBERTO HEBER.-

4) TRATADO ENTRE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPUBLICA ARGENTINA PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE SOBRE EL RIO DE LA PLATA

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado ingresa al orden del día con la consideración del asunto que figura en primer término: «Proyecto de ley por el que se aprueba el Tratado entre la República y la República Argentina para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata. (Carp. Nº 640/97 - Rep. Nº 548/97 y Anexo I).»

(Antecedentes:)

Carp. Nº 640/97
Rep. Nº 548/97

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA
MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

Montevideo, 19 FEB. 1997

SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA GENERAL

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de someter a la consideración de la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 168 numeral 20 de la Constitución de la República, el adjunto proyecto de Ley por el cual se aprueba el "Tratado entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina para la Construcción de un Puente sobre el Río de la Plata", suscrito entre las Partes en Montevideo, el veinte de setiembre de 1996.

El análisis del instrumento de que se trata, merita las siguientes consideraciones:

1o.) En I) DEFINICIONES, se determinan, a los efectos del Tratado, los conceptos genéricos de las expresiones a que se refiere el instrumento, tales como, "Partes Contratantes", "concesionario", "Comisión Administradora", "puente" y "documentación licitatoria" (Artículo 1).

De dichos conceptos, de natural inteligencia, resulta necesario resalta el de "concesionario", al que se define como "la persona jurídica de derecho privado o una asociación de personas de derecho privado que resulte adjudicataria del contrato de concesión" (literal b). Esto indica que solo particulares, y no Estados o empresas estatales, de Países Partes contratantes o terceros, puede ser concesionarios de la obra.

2o.) En III) OBJETO, se prevé:

Construcción del puente. Se acuerda la construcción de un puente que una los territorios de las Partes a través del Río de la Plata, que será realizada por el régimen de concesión mediante licitación pública internacional de oferentes (Artículo 2).

Elementos que integran el puente. Integran el puente: la unión vial fija que unirá ambos territorios a través y sobre el Río de la Plata, entre la zona de Punta Lara en Argentina y en las proximidades del aeropuerto ubicado al este de Colonia en Uruguay; los enlaces con la ruta principal más próxima de cada una de las Partes hasta su conexión con ella; las construcciones necesarias para que las autoridades nacionales puedan cumplir sus funciones; las construcciones afectadas al cobro de peaje; y las construcciones necesarias para desarrollar otros servicios y actividades permitidos. Las áreas necesarias para los tres últimos casos se determinarán por la respectiva Parte a recomendación de la Comisión Administradora y se formalizará por Canje de Notas (Artículo 3).

Habilitación de rutas. Las Partes se obligan a que los tramos de las rutas principales que vinculen los enlaces del puente con las ciudades capitales estén habilitados en la fecha de concluida la construcción del puente (Artículo 4).

No afectación de tratados vigentes en relación con el Río de la Plata. La construcción y existencia del puente no afectará los derechos y obligaciones emergentes

de dichos instrumentos vigentes para las Partes (Artículo 5).

Constitución de un condominio internacional. Los inmuebles que ocupen los elementos del puente así como los elementos en sí, que configuran una unidad material, constituirán un condominio internacional por partes iguales entre los Estados (Artículo 6).

Jurisdicción. La distribución del ejercicio de la jurisdicción en la obra se distribuye de acuerdo a los siguientes criterios (Artículo 7):

a) Cada Estado sobre la parte de la unión vial fija que une los territorios, más cercana a su territorio. En este caso, las Partes tienen jurisdicción por los actos y hechos que acaecen en la zona que le corresponde y en la zona en sí.

b) Cada Parte sobre los actos que afecten exclusivamente su seguridad o tengan efectos exclusivamente en su territorio, cualquiera sea el lugar del puente donde ocurriera. En tal sentido debe tenerse en cuenta que la definición de puente abarca distintos elementos o áreas de inmuebles y no exclusivamente la unión vial fija.

Esto determina que una de las Partes tiene jurisdicción en "actos" ocurridos en elementos del puente que se encuentran en áreas ubicada en el territorio del otro Estado, pero no en esa área en sí.

Dicho criterio de afectación se justifica pues la obra debe considerarse como un todo, las causales que lo determinan y por ser recíproco para los dos Estados.

c) La jurisdicción sobre actos que ocurran en el puente pero tengan consecuencias en las aguas, lecho o subsuelo del Río de la Plata está regida por el Tratado del Río de la Plata y su frente Marítimo.

d)La responsabilidad civil por accidentes de tránsito se rige por el "Convenio sobre Responsabilidad Emergente de Accidentes de Tránsito" suscrito el 8 de junio de 1991.

Expropiaciones y servidumbres. Las Partes se comprometen a realizar los trámites internos para la expropiación o constitución de servidumbres en sus

territorios, determinadas de conformidad al procedimiento ya referido.

Las indemnizaciones que correspondan por ello correrán a cargo del concesionario (Artículo 8).

Régimen de controles. Las Partes se comprometen a asegurar la fluidez de los controles que establezcan, que se regirán por el Acuerdo de Recife para la Aplicación de los Controles Integrados en Fronteras entre los Países del MERCOSUR (Artículo 9).

3o.) En III) LA CONCESION, se establece:

Objeto de la concesion. Su objeto es el diseño del proyecto ejecutivo, la construcción del puente y su operación y mantenimiento, de acuerdo a lo que se establezca en el contrato de concesión por un plazo máximo de treinta y cinco años, a exclusivo costo, cargo y riesgo del concesionario, el que además debe ejecutar un programa de protección ambiental (Artículo 10).

Domicilio legal del concesionario. Deberá estar constituido en el territorio de las dos Partes (Artículo 11).

Régimen de los elementos del puente. El concesionario tendrá el usufructo de la unión vial, los enlaces y las construcciones para el peaje, mientras durante la concesión y por contrato se establecerá el régimen de las construcciones necesarias para las actividades y servicios autorizados en el puente (Artículo 12).

Operación y utilización del puente por los usuarios. Ello se regirá por el Reglamento del Uso del Puente que formará parte del contrato de concesión (Artículo 13).

Cobro de peaje. Se le otorga al concesionario este derecho por todo vehículo que utilice el puente (Artículo 14).

Deberes de las Partes Contratantes. Las Partes garantizan que la Comisión Administradora no alterará la concesión y se comprometen también a ello por sí.

Las Partes se abstendrán de interrumpir la ejecución de las obras así como entorpecer la circulación de vehículos por el puente, salvo razones de seguridad o ejercicio de la función policial.

Las Partes no otorgarán al concesionario subsidios ni garantías por razón alguna, y ni se responsabilizan por los niveles de tránsito o rentabilidad de la concesión (Artículo 15).

Régimen tributario. Se establecen los tributos por los que el concesionario estará exonerado y gravado (Artículo 16).

No realización ni construcción de otra unión vial fija. Las Partes se comprometen a no realizar ni autorizar otra unión vial fija similar, salvo que la intensidad del tránsito lo justifique (Artículo 17).

Autorización de instalaciones y servicios. El contrato de concesión podrá establecer tal autorización a favor del concesionario y de las Partes.(Artículo 18)

Programa permanente de preservación del medio ambiente. El contrato de concesión precisará tal deber del concesionario (Artículo 19)..

Solución de controversias. Las controversias por la interpretación o ejecución del contrato de concesión será sometido a un tribunal arbitral internacional (artículos 20 y 21).

Contratación de personal. En dicha contratación el concesionario procurará asegurar una distribución similar entre los nacionales de ambas Partes.

Régimen de la concesión. La misma se regirá por el Tratado, la documentación licitatoria y las normas de derecho internacional. El contrato de concesión se celebrará entre la comisión Administradora y el concesionario (Artículo 23 y 24).

4o.) En IV) LA COMISION ADMINISTRADORA, se expresa:

Comisión Administradora del Puente Buenos Aires-Colonia. Se crea esta Comisión con personalidad jurídica internacional, estableciéndose su integración. (Artículos 25 y 26)

Competencias. Sus competencias son:

a)adjudicar la concesión y suscribir su contrato.

b)supervisar el cumplimiento por el concesionario de los instrumentos respectivos.

c) aprobar y controlar el programa de protección ambiental.

d) las otras funciones que le asignen las Partes (Artículo 27).

Funcionamiento. Las Partes pondrán la Comisión en funciones cuando hayan entrado en vigor el Tratado y el acuerdo que establezca el Estatuto de la Comisión Administradora (Artículo 28).

Sede. La misma será en Buenos Aires desde la vigencia del tratado hasta la conclusión de la construcción del puente y en Colonia, desde ese momento hasta que finalice el período de la concesión (Artículo 29).

Financiamiento de la Comisión. Se hará por un porcentaje que abonará directamente el concesionario sobre lo recaudado por peaje y el saldo no cubierto será aportado por los Estados por partes iguales (Artículo 30).

Acuerdos de sede y prerrogativas. La Comisión celebrará con cada una de las Partes los acuerdos de sede y de prerrogativas de sus miembros y su personal (Artículo 31).

Información a los Gobiernos de las Partes. La Comisión informará semestralmente a dichos Gobiernos (Artículo 32).

De lo acordado en este numeral surge que se crea un organismo internacional especial con el cometido esencial de entender y resolver en todo lo atinente al puente, solución que ha resultado muy exitosa en otras binacionales con Argentina, tales como la Comisón Técnica-Mixta de Salto Grande y las Comisiones creadas para la construcción de los puentes sobre el Río Uruguay..

5o.) En V) SOLUCION DE CONTROVERSIAS, se prevé:

Las controversias entre las Partes acerca de la interpretación del Tratado que no se pudieren solucionar por negociaciones directas u otros medios pacíficos, se someterá a la decisión de un tribunal arbitral designado por las Partes (Artículo 33).

6o.) En VI) INSTRUMENTOS ADICIONALES se determina que las Partes acordarán y adoptarán acuerdos adicionales (Artículo 34).

7o.) En la Sección VII) DISPOSICIONES FINALES se establece que el Tratado entrará en vigor a partir del intercambio de los instrumentos de ratificación (Artículo 35).

En conclusión, se estima que el texto convendio constituye el instrumento apropiado para acordar la construcción del puente y regular todo lo atinente a su funcionamiento, de conformidad a normas internacionales generales y vigentes entre los dos Estados Partes que regulan materias similares o vinculadas a la obra de que se trata.

En consecuencia, a efectos de lograr la entrada en vigor de dicho Tratado, el Poder Ejecutivo entiende de importancia su pronta ratificación, para lo cual se solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera al Señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

JULIO MARIA SANGUINETTI
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

PROYECTO DE LEY

1o. Apruébase el Tratado entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina para la Construcción de un Puente sobre el Río de la Plata, suscripto en la ciudad de Montevideo el día veinte de setiembre de mil novecientos noventa y seis.

2o. Comuníquese, etc.

TRATADO
ENTRE
LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPUBLICA ARGENTINA
PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE
SOBRE EL RIO DE LA PLATA

I) DEFINICIONES

Articulo 1

A los efectos de este Tratado se entiende:

a) por "Partes Contratantes", la República Oriental del Uruguay y la República Argentina;

b) por "concesionario", la persona jurídica de derecho privado o una asociación de personas de derecho privado que resulte adjudicataria del contrato de concesión;

c) por "Comisión Administradora", la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires - Colonia a la que se refiere el artículo 25;

d) por "puente", la obra descripta en el artículo 3;

e) por "documentación licitatoria", el contrato de concesión y sus anexos, los pliegos de la licitación, sus aclaraciones, el Reglamento de Uso del Puente y los instrumentos de adjudicación, conforme a lo establecido en el presente Tratado.

II) OBJETO

Artículo 2

Las Partes Contratantes acuerdan la construcción de un puente que una sus respectivos territorios a través del Río de la Plata, que será realizada por el régimen de concesión, cuyo titular será seleccionado mediante licitación pública internacional de oferentes.

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



Artículo 3

Los elementos que integran el puente son los siguientes:

a) una unión vial fija que unirá el territorio de las Partes Contratantes a través y sobre el Río de la Plata, entre la zona de Punta Lara en la República Argentina y las proximidades del aeropuerto ubicado al este de la ciudad de Colonia del Sacramento en la República Oriental del Uruguay;

b) los enlaces con la ruta principal más próxima de cada una de las Partes Contratantes hasta su conexión con las mismas;

c) las construcciones que se ubiquen dentro del área que se determine de conformidad con el artículo 6, párrafo 2., necesarias para que las autoridades aduaneras, migratorias, sanitarias, de seguridad y las otras que hubieren, puedan cumplir sus funciones;

d) las construcciones que se ubiquen dentro del área que se determine de conformidad con el artículo 6, párrafo 2., afectadas al cobro de peaje;

e) las estructuras adicionales, instalaciones y construcciones que se ubiquen dentro del área que se determine de conformidad con el artículo 6, párrafo 2., necesarias para desarrollar las actividades y servicios previstos en el artículo 18, párrafos 1. y 2., de este Tratado.

Artículo 4

Las Partes Contratantes se obligan a que los tramos de las rutas principales, que vinculen los enlaces del puente con las respectivas ciudades capitales y los intercambiadores correspondientes, estén habilitados al uso público en la fecha en que, según el contrato de concesión, deba estar concluida la construcción del puente. Estos tramos deberán tener como mínimo la capacidad vehicular y el nivel de servicios del puente.

Artículo 5

La construcción y existencia del puente no afectará la libertad de navegación en el Río de la Plata de conformidad con los tratados vigentes suscritos por las Partes Contratantes entre sí o entre una de ellas y terceros Estados, ni los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes que se prevén en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19 de noviembre de 1973.

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



Artículo 6

1. Los inmuebles que ocupen los elementos del puente indicados en el artículo 3, literales a), b), c) y d), así como esos mismos elementos y los previstos en el literal e) del mismo artículo, que configuran una unidad material, constituirán un condominio internacional por partes iguales entre las Partes Contratantes.

2. El área que ocupen, en el territorio de cada Parte Contratante, los elementos que integran el condominio internacional, será determinada por las respectivas Partes Contratantes sobre la base de la recomendación que efectúe la Comisión Administradora. Dicha determinación se formalizará por Canje de Notas.

Artículo 7

De conformidad con lo establecido en el artículo 6, las Partes Contratantes acuerdan distribuirse el ejercicio de la jurisdicción según las siguientes reglas:

a) a partir de la firma del contrato de concesión, cada Parte Contratante ejercerá jurisdicción sobre la parte de la obra referida en el artículo 3, literal a), más cercana a su territorio;

b) cada Parte Contratante tendrá jurisdicción sobre los actos que afecten exclusivamente su seguridad o tengan efectos exclusivamente en su territorio, cualquiera sea el lugar del puente donde ocurrieran;

c) la jurisdicción sobre los actos que ocurran en el puente y que tengan consecuencias en las aguas, en el lecho o el subsuelo del Río de la Plata queda sujeta a lo dispuesto en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19 de noviembre de 1973;

d) en materia de responsabilidad civil por accidentes de tránsito se aplicará el Convenio sobre Responsabilidad Emergente de Accidentes de Tránsito suscrito entre las Partes Contratantes el 8 de junio de 1991.

Artículo 8

1. Las Partes Contratantes se obligan a declarar oportunamente de necesidad o utilidad pública y sujetas a expropiación las áreas ubicadas en sus respectivos territorios que se determinen conforme lo previsto en el artículo 6, párrafo 2., así como a practicar en sus respectivas jurisdicciones los actos legislativos, administrativos y judiciales tendientes a expropiar o afectar dichas áreas y sus mejoras o a constituir servidumbre sobre ellas.

2. El monto de las indemnizaciones por las expropiaciones que se realicen y el costo de las servidumbres que se constituyan estarán a cargo del concesionario.

Artículo 9

1. Los controles de aduana, policia, migración, sanidad y otros que ambas Partes Contratantes establezcan, se regirán por lo establecido en las normas del Acuerdo de Recife para la Aplicación de los Controles Integrados en Fronteras entre los Países de MERCOSUR.

2. Las Partes Contratantes se comprometen a asegurar la mayor fluidez posible en los referidos controles, conforme se establezca en el contrato de concesión.

III) LA CONCESION

Artículo 10

1. La concesión tendrá por objeto el diseño del proyecto ejecutivo y la construcción del puente, así como su operación y mantenimiento en las condiciones que se establezcan en el contrato de concesión y por un plazo máximo de hasta treinta y cinco (35) años, a exclusivo costo, cargo y riesgo del concesionario. El plazo definitivo de la concesión será establecido por las Partes Contratantes por Canje de Notas.

2. El concesionario deberá ejecutar un programa permanente de protección ambiental, de conformidad a las normas vigentes en ambas Partes Contratantes.

Artículo 11

El concesionario deberá constituir domicilio legal en el territorio de las dos Partes Contratantes.

Artículo 12

1. El concesionario gozará del usufructo de todos los elementos del puente definidos en el articulo 3, literales a), b) y d), hasta la finalización de la concesión, momento en que deberá entregarlos a las Partes Contratantes en buen estado de conservación sin que éstas deban abonarle pago o contraprestación alguna.

2. El contrato de concesión establecerá el régimen aplicable para los elementos definidos en el artículo 3, literal c).

Artículo 13

1. La operación del puente y su utilización por parte de los usuarios se regirá por el Reglamento del Uso del Puente que formará parte del contrato de concesión.

2. El puente estará habilitado en forma permanente y su uso sólo podrá ser interrumpido por las causales previstas en el Reglamento del Uso del Puente.

Artículo 14

El concesionario tendrá derecho a cobrar peaje a todo vehículo que utilice el puente.

Artículo 15

1. Las Partes Contratantes no otorgarán al concesionario subsidios, avales ni cualquier otra forma de garantías para la construcción, operación o mantenimiento del puente, ni se responsabilizarán por los niveles de tránsito o de rentabilidad de la concesión.

2. Las Partes Contratantes garantizan que la Comisión Administradora no alterará la vigencia ni el contenido de ninguna de las cláusulas del contrato de concesión que se suscriba. A su vez, las Partes Contratantes se comprometen a no dictar en sus respectivos ordenamientos jurídicos ninguna ley, decreto, resolución administrativa u otra disposición que modifique el contrato de concesión.

3. Las Partes Contratantes se abstendrán de realizar actos que tengan por efecto interrumpir la ejecución de las obras, así como gravar o restringir la circulación de vehículos por el puente, salvo que se trate de razones de seguridad o del ejercicio de la función policial.

Artículo 16

1. Las Partes Contratantes acuerdan que el diseño, construcción, operación y mantenimiento del puente, realizados por el concesionario estarán exentos del Impuesto al Valor Agregado aplicable en cada una de ellas.

2. Las Partes Contratantes acuerdan reintegrar al concesionario el Impuesto al Valor Agregado contenido en la adquisición de bienes, obras, locaciones, servicios y demás prestaciones gravadas que utilice para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del puente. A tal efecto, los contratistas, subcontratistas y proveedores, por sus prestaciones al concesionario, discriminarán el impuesto correspondiente.

3. En ningún caso las exportaciones de bienes que se efectúen al concesionario, que tengan como destino su utilización en el puente, darán lugar a percibir estímulos o reintegros a la exportación de cualquiera de las Partes Contratantes.

4. El concesionario quedará, en relación a las actividades referidas en el párrafo 1. del presente artículo, exclusivamente alcanzado por los siguientes tributos:

a) el impuesto sobre la renta, el que en cada Parte Contratante se determinará en función de los ingresos originados por viajes iniciados en cada una de ellas. El cómputo de las deducciones se realizará en proporción a los mencionados ingresos y de acuerdo con la legislación aplicable en cada Parte Contratante;

b) los aportes y contribuciones de la seguridad social, conforme a las disposiciones que establezca el acuerdo adicional relativo al régimen de seguridad social;

c) las tasas por servicios efectivamente prestados y que hayan sido incluidas expresamente como exigibles en el contrato de concesión.

Artículo 17

Las Partes Contratantes no realizarán ni autorizarán la construcción de otra unión vial fija a través del Río de la Plata, salvo que la intensidad del tránsito así lo justificare.

Artículo 18

1. El concesionario podrá utilizar las estructuras del puente para apoyar instalaciones propias o de terceros, de transmisión y transporte de energía, liquidos, gases y otras substancias, de conformidad con lo que se establezca en el contrato de concesión.

2. El concesionario podrá prestar, en el área delimitada conforme lo previsto en el artículo 6, párrafo 2., servicios relacionados con el uso del puente, tales como la explotación de lugares de comida, tiendas libres de impuestos o estaciones de servicios, de conformidad con lo que se establezca en el contrato de concesión.

3. El concesionario permitirá que las Partes Contratantes utilicen, por sí o por intermedio de terceros, las estructuras del puente para los fines indicados en los párrafos 1. y 2. precedentes, en las condiciones que se establezcan en el contrato de concesión, siempre que ello no afecte negativamente la utilización del puente para su propósito principal.

Artículo 19

El concesionario deberá ejecutar el programa permanente de preservación del medio ambiente indicado en el artículo 10, párrafo 2., adoptando todas las medidas que sean necesarias para atenuar o impedir los efectos negativos que pudieran producir la construcción, existencia y operación del puente. Dichas medidas serán precisadas en el contrato de concesión.

Artículo 20

El contrato de concesión contendrá disposiciones estableciendo que las controversias que pudieran surgir entre las Partes Contratantes o la Comisión Administradora por un lado y el concesionario por el otro, derivadas de la interpretación o ejecución de dicho contrato, deberán someterse a la decisión de un tribunal arbitral internacional.

Artículo 21

La sentencia del tribunal arbitral internacional será definitiva y no será recurrible por ningún concepto ante los órganos judiciales de ningún Estado, ni ante ningún tribunal internacional. Dicha sentencia será ejecutable como si se tratara de una decisión de un tribunal nacional pasada en autoridad de cosa juzgada.

Artículo 22

El concesionario, al contratar el personal técnico, administrativo y obrero a emplearse en la construcción del puente, así como en la operación y mantenimiento del mismo, procurará asegurar, en la medida de lo posible y conforme se establezca en el contrato de concesión, una distribución similar entre los nacionales de ambas Partes Contratantes.

Artículo 23

La concesión se regirá por los términos de este Tratado, la documentación licitatoria y las normas de derecho internacional aplicables.

ELACIO

Articulo 24

El contrato de concesión se celebrará entre la Comisión Administradora y el concesionario.

IV) LA COMISION ADMINISTRADORA

Articulo 25

Se crea la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires - Colonia, que gozará de personalidad jurídica internacional para cumplir con su cometido.

Artículo 26

La Comisión Administradora estará integrada por cinco representantes de cada una de las Partes Contratantes, de los cuales uno será representante de los respectivos Ministerios de Relaciones Exteriores, otro de los Ministerios competentes en materia de obras públicas, y otro de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Al comenzar la operación del puente, las Partes Contratantes podrán reducir el número de representantes por Canje de Notas.

Artículo 27

1. Será competencia de la Comisión Administradora:

a) adjudicar la concesión y suscribir el contrato respectivo;

b) supervisar el cumplimiento por el concesionario de este Tratado, del contrato de concesión y de la documentación licitatoria;

c) aprobar y controlar en forma exclusiva el programa permanente de protección ambiental a que se refieren los artículos 10, párrafo 2., y 19.

2. Serán asimismo competencia de la Comisión Administradora las otras funciones que le asignen las Partes Contratantes en el Estatuto que acuerden por Canje de Notas.

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



Articulo 28

Las Partes Contratantes pondrán en funciones a la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires - Colonia, cuando hayan entrado en vigor el presente Tratado y el acuerdo por Canje de Notas que establezca el Estatuto de la Comisión Administradora. En ese momento cesará en sus funciones la Comisión Binacional Puente Buenos Aires - Colonia creada por Canje de Notas del 19 de mayo de 1985.

Artículo 29

La Comisión Administradora establecerá su sede en la Ciudad de Buenos Aires desde el momento en que este Tratado entre en vigor y durante el lapso de construcción del puente. Una vez finalizada ésta, la sede se establecerá en el Departamento de Colonia hasta que concluya el período de concesión.

Artículo 30

1. La Comisión Administradora elevará anualmente su proyecto de presupuesto para aprobación por las Partes Contratantes.

2. El concesionario abonará directamente a la Comisión Administradora un porcentaje sobre lo recaudado en concepto de peaje que será aplicado al financiamiento de aquélla. Las Partes Contratantes aportarán, por partes iguales, los recursos necesarios para financiar el saldo que eventualmente no fuera cubierto por el aporte referido precedentemente.

3. Mientras el puente no se encuentre en operación, los gastos de la Comisión serán atendidos por las Partes Contratantes por partes iguales, sin perjuicio del aporte que efectúe el concesionario conforme se establezca en el contrato de concesión.

Articulo 31

La Comisión Administradora celebrará con cada una de las Partes Contratante los acuerdos de sede y sobre privilegios e inmunidades de sus miembros y su personal según la práctica internacional.

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



Artículo 32

La Comisión Administradora informará semestralmente a los Gobiernos de las Partes Contratantes a través de los Ministerios de Relaciones Exteriores.

V) SOLUCION DE CONTROVERSIAS

Artículo 33

1. Toda controversia entre las Partes Contratantes acerca de la interpretación o aplicación del presente Tratado, que no pudiere solucionarse por negociaciones directas u otros medios pacíficos a su elección, se someterá a la decisión de un tribunal arbitral.

2. El tribunal arbitral estará constituido por tres miembros, dos de los cuales serán designados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero, que lo presidirá, por acuerdo de ambas.

3. Si no hubiera acuerdo, el tercer miembro será designado por el Presidente de la Corte Internacional de Justicia.

VI) INSTRUMENTOS ADICIONALES

Artículo 34

1. Las Partes Contratantes acordarán y adoptarán acuerdos adicionales relativos al régimen de seguridad social, relaciones laborales, higiene y seguridad en el trabajo, el estatuto y reglas de procedimiento de los tribunales arbitrales previstos en los artículos 20 y 33, que serán aplicables durante la construcción y la operación del puente.

2. Estos instrumentos entrarán en vigor una vez que las Partes Contratantes se comuniquen que los han aceptado de conformidad con sus respectivos ordenamientos constitucionales.

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

VII) DISPOSICIONES FINALES

Artículo 35

El presente Tratado entrará en vigor a partir del intercambio de los instrumentos de ratificación.

Hecho en la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, a los veinte días del mes de setiembre de 1996, en dos ejemplares originales, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

Dra. Adriana Berro de Piriz
Consejero



Carp. Nº 640/97
Rep. Nº 548/98
Anexo I

PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO

-

CAPITULO I

APROBACION DEL TRATADO

Artículo 1º.- Apruébase el Tratado entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina para la construcción de un Puente sobre el Río de la Plata, suscripto en la ciudad de Montevideo el día veinte de setiembre de mil novecientos noventa y seis.

CAPITULO II

NORMAS REGULATORIAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 2º.- El Poder Ejecutivo, a través de la Delegación Nacional a la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires-Colonia, prevista en el artículo 25 del Tratado para la construcción de un Puente sobre el Río de la Plata, deberá realizar un estricto seguimiento del proceso licitatorio y adoptar a nivel nacional las medidas complementarias necesarias para optimizar los efectos positivos de la obra y mitigar eventuales impactos negativos.

Artículo 3º.- Las autoridades competentes de la República y especialmente la Delegación Uruguaya a la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires - Colonia, a efectos de asegurar el cumplimiento de los criterios y principios establecidos en el Tratado de referencia, promoverán y propondrán, en la medida de su competencia, que:

a) Se arbitren todas las medidas necesarias para que, luego de la construcción del Puente, éste no afecte, como consecuencia de los sedimentos que se pudiesen depositar en función de su implantación, la correcta navegabilidad de los canales del Río de la Plata.

b) Se establezca en el Contrato de Concesión, que los Estados no otorgarán al concesionario subsidios, avales, ni cualquier otra forma de garantías para la construcción del Puente, ni se responsabilizarán por los niveles de tránsito o de rentabilidad de la concesión.

c) Se ofrezca y otorgue, por parte del concesionario, en el Contrato de Concesión, garantías adecuadas y suficientes en respaldo de las obligaciones que asuma.

d) Se establezca en el proyecto definitivo, además del pasaje principal para buques de ultramar con el mayor gálibo, otros dos pasajes secundarios, frente a la costa de cada uno de los Estados, para el paso de barcos deportivos y tráfico costero de cabotaje.

e) Se proyecte además, un pasaje intermedio, más al norte del pasaje principal que permita la navegación directamente hacia los canales de Martín García, cuyo gálibo será de la mayor altura posible en las circunstancias actuales, nunca menor de 32 metros, con previsión de futuro, para permitir el paso de buques de gran porte.

f) Se adopte, con respecto a la prestación de servicios e instalación de comercios, previstos en el artículo 18 numeral 2 del Tratado, un régimen que asegure condiciones similares a las explotadas en otros modos de transporte o infraestructura establecidos en la región y sin que ellos afecten por su competencia, al comercio establecido fuera de la zona del Puente, que presta iguales servicios pagando impuestos.

g) Se proyecte, para atender a la seguridad en la circulación de vehículos sobre el Puente, un perfil transversal en todo su trayecto, con un total de cuatro sendas, dos en cada sentido de circulación

Artículo 4º.- Encomiéndase al Poder Ejecutivo y los Ministerios intervinientes, en la medida de su competencia, que:

a) Seleccione y expropie un predio en las inmediaciones, para la instalación del aeropuerto de Colonia, con suficiente superficie que permita una operativa internacional de aeronaves de carga y pasajeros. La expropiación del terreno para el Aeropuerto de Colonia, se hará al mismo tiempo que se adjudique la obra de construcción del Puente.

b) Realice todos los estudios y trazados carreteros necesarios para los ejes viales que surjan de la cabecera del proyectado Puente Colonia-Buenos Aires y, en particular, efectúe las obras de acondicionamiento de las Rutas 1, 11 y 21 e impulse los necesarios compromisos regionales para que se ejecuten las obras correspondientes en la República Argentina y en la República Federativa de Brasil.

CÁMARA DE SENADORES

COMISION DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

c) Adjudique un 20% (veinte por ciento) del producido del Impuesto a la Renta de Industria y Comercio que generare para el Uruguay la concesión del Puente Buenos Aires - Colonia, por el término de los primeros 7 (siete) años desde su apertura, para financiar los proyectos de infraestructura en los Departamentos de Colonia, Soriano, San José y Flores que resulten necesarios como consecuencia de la construcción del Puente Buenos Aires - Colonia. La adjudicación de los emolumentos se otorgará en función y porcentaje de impacto de dicho Puente en los referidos departamentos. La Oficina de Planeamiento y Presupuesto coordinará los diferentes proyectos y será competente para su aprobación.

d) Coopere con la Intendencia Municipal de Colonia en la preparación y ejecución de un Plan Director para dicho Departamento.

Artículo 5º.- Los cinco integrantes de la Delegación Uruguaya a la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires - Colonia serán designados por el Presidente de la República, en Consejo de Ministros, previa venia de la Cámara de Senadores, otorgada sobre propuesta motivada en las condiciones personales, funcionales y técnicas de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 187 de la Constitución de la República, sin perjuicio de otorgarles a tres de ellos la representación a que alude el artículo 26 del Tratado que se aprueba.

Sala de la Comisión, 22 de octubre de 1998.

CARLOS M. GARAT PABLO MILLOR
Miembros Informantes

RAFAEL MICHELINI AMERICO RICALDONI
Miembros Informantes

INFORME DE LOS SEÑORES SENADORES ALBERTO COURIEL Y REINALDO GARGANO

INFORME

Al Senado:

La Comisión de Asuntos Internacionales del Senado examinó la iniciativa del Poder Ejecutivo, relativa a la aprobación del proyecto de ley de ratificación del Tratado con la República Argentina para la construcción de un puente entre Punta Lara, en la República Argentina, y Colonia, en la República Oriental del Uruguay. Nuestra postura ante el Tratado, que hemos analizado, es la de que, más allá de su contenido, su aprobación daría vía libre a la ejecución de la obra. Debido a ello, entendimos que lo central era analizar la obra en sí, su viabilidad económico-financiera, el impacto de la obra sobre el régimen del Río de la Plata y sobre su navegabilidad.

Luego de un exhaustivo análisis del tema en Comisión, no encontramos elementos suficientes que dieran mérito a la aprobación de este proyecto de ley. Con la asistencia de la Sub-Comisión de Transporte del Frente Amplio y el aporte de numerosos compañeros frenteamplistas y del Encuentro Progresista, elaboramos el siguiente Informe, que recoge "in extenso", los fundamentos de nuestra posición.

1. Génesis del Proyecto

El proyecto del puente Colonia-Buenos Aires es de larga data, sin embargo es a partir de 1985, con el advenimiento de la democracia, y durante la primera presidencia del Dr. Sanguinetti, que se firman las dos primeras notas reversales y se crea la Comisión Binacional a la cual se le encomienda la realización de los estudios de prefactibilidad.

Después de más de doce años de trabajos de esta Comisión y con un gasto sumamente elevado se llega a la culminación de los estudios de prefactibilidad que habilitan el tratamiento del tema (aprobación del Tratado) en el pleno del Senado de la República.

Es de señalar que en el marco de los trabajos de esta Comisión muchos fueron los aportes brindados a la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado

que ha sido la encargada de analizarlo y de elaborar el proyecto de ley por el cual se determinará o no la aprobación del Tratado para la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires y también la confección de las Normas Regulatorias Complementarias.

Sin embargo, un primer aspecto a señalar es que, pese al enorme gasto que demandó para el Estado el funcionamiento de esta Comisión, por más de 12 años, fue gracias a los impulsos de los miembros de la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado de la República que finalmente fueron presentados los informes y cálculos de viabilidad económica y financiera, (informe Harvard), el cual recién fue presentado en mayo del presente año, y el informe del impacto sobre la navegabilidad del Río de la Plata elaborado por las Armadas de ambos países, el cual fue presentado en agosto de 1998.

Es decir, recién en el transcurso de los dos últimos años, llegaron a la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado los informes técnicos sobre el tema que permitieron a ésta conocer y definir la posición de cada uno de sus miembros al respecto. En los hechos constituye una desprolijidad que no se hayan dado los tiempos necesarios para el estudio de estos temas y máxime teniendo en cuenta que en aspectos tales como el de la elección de la traza, incorporada al texto del Tratado, lo cual implica que no haya posibilidad de modificación.

2.- La Viabilidad Económica

De acuerdo al art. 2 del Tratado, la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires, será realizada por el régimen de concesión de obra pública, cuyo titular, será seleccionado mediante licitación pública internacional de oferentes. Por lo tanto, la factibilidad financiera es el factor crucial en la evaluación de este proyecto de inversión privada de capital, ya que, debe quedar absolutamente claro que ambos Estados no realizarán aportes de capital para la construcción del puente.

Obviamente, dentro de los cálculos de rentabilidad deberá tomarse en cuenta que el puente soportará, básicamente, dos tipos de flujos de transporte, el turístico y el comercial. No caben dudas que la sola existencia del puente determinará un aumento del flujo turístico, pese a que a la fecha, esta demanda está absolutamente cubierta con los medios existentes (puentes sobre el Río Uruguay y ferries). Es más, esta oferta de medios se ha incrementado recientemente con la habilitación para los ferries del puerto de Piriápolis. Por lo tanto, en una primera instancia, podemos afirmar que la rentabilidad basada en el

flujo turístico de transporte sobre el puente sufrirá desde el inicio la competencia de los ferries y en última instancia las opciones estarán determinadas por el valor del peaje.

En lo que respecta al flujo comercial es obvio que éste estará sustentado por la oferta que brindaría el puente a un eventual intercambio entre las grandes megalópolis del MERCOSUR, Buenos Aires-San Pablo. Al respecto queremos destacar una tendencia universal en lo que tiene que ver con el transporte de cargas. Desde el punto de vista económico, es mucho más redituable el transporte marítimo de contenedores. En tal sentido, destacamos que en 1997, el tráfico de contenedores vía marítima registró un crecimiento del 38% y que el tráfico marítimo es nueve veces más barato que el carretero. Por lo tanto vemos, una vez más, que en lo que respecta a la rentabilidad de la inversión de capitales, que supone la construcción del puente, éste deberá afrontar también la competencia del transporte marítimo.

3.- Algunas Puntualizaciones respecto al informe Harvard

De acuerdo al informe Harvard, uno de los supuestos que determinarían la rentabilidad y por ende la viabilidad de la obra, es el supuesto de que en la primera década de ejecutada la obra, transiten por la misma un promedio de 1.500 camiones diarios, lo cual supone en un puente de una extensión de 43 km. el pasaje de un camión por minuto. Al respecto, dado lo expresado precedentemente, cabe conjeturar si tal cifra será alcanzada dada la competencia del transporte de contenedores vía marítima.

Por otra parte surge la pregunta de si es concebible que se pueda llegar a operar con ese ritmo, cuál será el impacto sobre los accesos del puente y seguridad sobre el mismo. De mantenerse tal ritmo, ¿serán viables los controles aduaneros?, ¿se ha previsto algo en materia de posibles congestionamientos? El informe de Harvard especula sobre este tema y especifica que es esencial que no existan congestiones severas dado que las mismas determinarían el no uso del puente por parte de los agentes económicos.

4.- El Eje Vial

Se sostiene, con total certeza, que dentro del proceso de integración de la región es fundamental la interconexión física, en tal sentido, el puente cubriría esa

necesidad. Esta obra llevaría a cabo la interconexión prevista entre las ciudades de San Pablo y Buenos Aires y eventualmente cubriría la extensión vial hacia Chile, uniendo así el Océano Atlántico con el Pacífico. Esta interconexión sería el tan mentado Eje Vial. Resulta obvio que una obra de esta envergadura (el puente más largo del mundo, con una extensión de 43 km.) no es concebible si no se cuenta con la certeza de que el Eje Vial atravesará la misma. El esperado tráfico de 1.500 camiones diarios sólo es concebible con un Eje Vial que incluya el puente.

Se plantea que será la existencia del puente la que determinará que el eje vial pase a través de la interconexión Colonia - Buenos Aires. Es decir, el puente no responde a una necesidad, nos embarcamos en un megaproyecto para crear la misma.

En materia de infraestructura terrestre el 29 de noviembre de 1989, los gobiernos de Argentina y Brasil, firmaron un Protocolo de integración física Nº 23 con el fin de construir un puente en la frontera común del alto Río Uruguay, a fin de ir concretando nuevos "corredores bioceánicos" que faciliten una fluida comunicación entre las zonas del Atlántico y el Pacífico. Asimismo, al día de la fecha, hay estudios e incluso proyectos ya evaluados que aseveran que la interconexión San Pablo - Buenos Aires se llevará a cabo a través de Paso de los Libres - Uruguayana. También podemos decir que esta interconexión puede ser llevada a cabo a través del Puente Fray Bentos - Puerto Unzué. Del mismo modo, podemos afirmar que obra en poder de la Comisión de RRII del Senado, información en el sentido de que en la República Argentina hay otras obras viales en construcción como lo es por ejemplo, la que va de Victoria a la conexión Zárate-Brazo Largo, son todas estas, pues, vías de interconexión terrestre que no pasan por esta zona y que van a absorber una gran parte del tráfico que viene desde la Argentina hacia nuestro litoral y el Sur de Brasil.

Nos encontramos pues, frente a una contradicción, no hay puente sin Eje Vial, sin embargo, este no está concretado. Entonces. ¿es el puente necesario?, ¿es el puente viable?.

5.- El Puente Proyectado, ¿"Puente Barato o Puente Caro"?

El informe de Harvard, claramente especifica que la viabilidad del puente está condicionada a que la estructura del mismo responda a una construcción de

dos sendas basada en un costo aproximado a los 850 millones de dólares, tal costo haría atractiva y viable la inversión, este es el llamado "puente barato", sin embargo, como consecuencia de los estudios llevados a cabo en el seno de la Comisión de RRII del Senado, en el proyecto de ley a ser elevado a la Cámara de Senadores, en lo que respecta a las Normas Regulatorias Complementarias, en el Art. 3°, literal g, se establece que se "proyecte, para atender a la seguridad de circulación de vehículos sobre el puente, un perfil transversal en todo su trayecto, con un total de cuatro sendas, dos en cada sentido de circulación".

Por otra parte el diseño de la construcción, para permitir el pasaje de embarcaciones deportivas y de cabotaje, prevé la construcción -frente a la costa de cada uno de los Estados- de pasajes secundarios y la creación de un pasaje intermedio, más al Norte del pasaje principal, los cuales permitirían atender el paso de buques de gran porte.

Tales modificaciones implican, en primera instancia un incremento del valor de la obra que la llevaría a una cifra cercana a los U$S 1.500 millones, esto obviamente contradice las recomendaciones del informe Harvard.

También, debemos considerar, siguiendo las recomendaciones del mencionado informe, que en obras de este porte, basadas en las proyecciones efectuadas, los sobrecostos son típicos y podrían tener una magnitud suficiente como para comprometer el proyecto, como lo haría cualquier recesión económica severa en los primeros años de funcionamiento del puente.

Señala el informe, que los análisis efectuados son estrictamente hipotéticos y dependen de varios supuestos, no solo con referencias a las proyecciones de demanda, sino también con respecto al crecimiento comercial e industrial, la tasa de descuento, y otras variables económicas.

Creemos conveniente transcribir en forma textual el **Resumen y Generalidades** del informe del Instituto Harvard para el Desarrollo Internacional (HIID):

"Los informes de los consultores respaldan un resultado que un puente de U$S 800 millones podría financiarse en forma privada, suponiendo que se den buenos y continuos indicadores macroeconómicos y de performance comercial, los costos podrían ser más que cubiertos por los ingresos. En realidad, este resultado parecería conservador, porque las proyecciones de tráfico parecen ser prudentes y

ampliamente insensibles a los niveles de peaje, y porque las propuestas de financiación no **leverage** (no gravan) a los titulares del capital tanto como ellos pueden.

Sin embargo, los sobrecostos son típicos de proyecciones como éstas y podrían tener una magnitud suficiente como para comprometer el proyecto, como lo haría cualquier recesión económica severa en los primeros años de funcionamiento del puente. Además, las inversiones y rendimiento de rutas terrestres alternativas parecen no haberse analizado en detalles, y los mejoramientos en las rutas no directas o las tarifas cobradas por peajes sobre estas carreteras mejoradas, que involucran las rutas del puente podrían cambiar las equiparaciones para ambos, pasajeros y carga. A pesar de esto parece razonable proceder con el esfuerzo de solicitar ofertas para la concesión del puente y esperar recibir algunas ofertas positivas. Para facilitar ese proceso, la solicitud de la concesión debería permanecer abierta y evitar términos que efectivamente traten de imponer una tasa de retorno máxima sobre la infraestructura.

El proyecto también incorpora un nivel de demanda relativamente bajo (para una infraestructura de cuatro sendas) y un nivel relativamente alto de costo de capital. Esa combinación podría hacer atractiva la construcción del puente en etapas, a pesar de los costos de construcción extra totales que esta provocaría. De acuerdo con esto, se les debería permitir a los potenciales concesionarios presentar diseños más pequeños o en etapas.

Finalmente, la Comisión debería ser extremadamente escéptica respecto a argumentos para subsidiar la construcción del puente si el sector privado no quiere construir esta infraestructura, no se han presentado aun evidencias significativas de que existe una justificación pública para actuar. Las diferencias entre beneficios económicos y beneficios financieros son pocas; por lo tanto, la justificación para las garantías o aportes del sector público no son evidentes, la única excepción es si se le da mucha importancia a los aspectos tradicionales, obras públicas/desempleo".

Precisamente en momentos en que se debata este proyecto en el Senado de la República, se estarán sintiendo en la región los primeros efectos del paquete fiscal lanzado por el Gobierno brasileño, destinado a contrarrestar los efectos de la crisis bursátil mundial que ha afectado a Brasil, y que como bien sabemos producirá en el corto plazo una recesión económica en la región.

Cabe preguntarse pues, una vez más, acerca de la viabilidad económica del puente. Por otra parte, existen otras variables a ser analizadas, como lo pueden ser eventuales variaciones en las tasas de interés que determinen, como ha ocurrido con otros grandes proyectos que se han llevado a cabo adelante en otras regiones del mundo, que la obra quede a medio camino y sean los Estados los que deban asumir la finalización de la misma con gastos que son muy dificiles de absorber, o que pueda darse la circunstancia, también, que a mitad de obra, el licitante plantee la imposibilidad de la conclusión de la misma y sean los Estados los que tengan que concurrir en su auxilio.

6.- El Aeropuerto de Colonia

La elección de la traza elegida para la construcción del puente Colonia-Buenos Aires (Punta Lara, Punta Arenas) hace que la cabecera del puente determine la desaparición del aeropuerto de Colonia.

Si bien es cierto que hoy es muy escasa la actividad del aeropuerto de Colonia, y suponiendo que la construcción del puente determinará un crecimiento de la ciudad y de su área de influencia, será necesario que el Estado uruguayo incurra en gastos aun no previstos para llevar a cabo la construcción de un nuevo aeropuerto y los que impliquen la expropiación de inmuebles para llevar aquella a cabo.

7.- El Informe de las Armadas Argentina y Uruguaya

De acuerdo a los informes proporcionados por las Armadas de ambos países, la construcción del puente determinará un importante impacto en la navegación del río, dado que ésta se verá reducida a un 31% de la actual. Este es obviamente un factor negativo, ya que va a condicionar que la navegación se deba hacer por los cuatro gálibos proyectados y no en toda la extensión del río como se hace ahora en lo que respecta a la navegación de poco calado, que es la que más frecuentemente utilizan los uruguayos y argentinos.

Este hecho, la reducción a un 31% de la navegación del río es de tremenda importancia, en un momento en el cual Uruguay ha apostado a la Hidrovía, con su terminal en Nueva Palmira, para que actúe como receptor de la mercadería que entra y sale de América del Sur. Entonces, en momentos en que la terminal de la Hidrovía estaría ubicada en Nueva Palmira, nos decidimos construir un muro de cemento, con las aperturas para que la navegación se realice a través de éstas, lo

que provocará una enorme reducción de la capacidad marina que puede brindar el Río de la Plata. Entendemos que lejos de afirmar la libertad de navegación de la que habla el Tratado, se la está limitando notoriamente.

Otro aspecto a ser analizado en este informe de las Armadas es aquel que determina la necesidad de establecer en la zona del puente, al costado del canal principal, cuando se cae a babor hacia el canal de Martín García, una "zona de espera" para que los barcos puedan estar a la espera de poder cruzar, como lo hacen en el canal de Panamá, por ejemplo. De acuerdo a información existente, esta zona de espera va a tener unos diez kilómetros y tendrá que ser canalizada a 45 pies. Cabe hacer, entonces, una primera pregunta, ¿quién va a pagar la extracción del limo y de la arena del fondo del río?. La segunda pregunta que surge a continuación es, ¿hacia dónde se va a tirar ese limo?, si se tira hacia el sur, tapa el Canal del Indio, si se tira hacia el oeste tapa el Canal de Martín García, si se tira hacia el este tapa el puente, solamente queda un lugar, hacia el norte, hacia la costa uruguaya, donde está el Canal de la zona de pasada hacia Martín García y en donde se piensa que en el futuro va a tener que existir un canal directo de conexión con Martín García para seguridad de la navegación en el Río de la Plata y de nuestros puertos.

Como vemos son estos inconvenientes un motivo más de preocupación, puesto que implica que la construcción del puente acarreará, eventualmente, dificultades previstas para la navegación, pero que de los informes elaborados surge que los Estados deberán incurrir en más gastos y que no hay soluciones planteadas al respecto.

Con referencia a la navegación deportiva y de menor porte, debemos considerar que ésta también se verá afectada con la construcción del puente. Actualmente, estas embarcaciones utilizan todo el ancho del río. Una vez construido el puente sólo habrá dos pasajes, uno a cada lado de la costa argentina y uruguaya y, eventualmente tres, si se concreta la realización del pasaje intermedio.

De acuerdo a la opinión de las Entidades Náuticas del Río de la Plata, en nota enviada al Senador Gargano, "surge como cuestionable en primera instancia la bondad de la traza elegida. Esta conclusión establecida con sorprendente ligereza en un trabajo que a nuestro juicio carece de la seriedad que el tema imponía".

"Podemos decir que el puente afectará la navegación comercial limitando las características de los buques que podrán navegar por el Río de la Plata y los ríos de la Hidrovía, será también un obstáculo importante a la navegación deportiva y generará para todo tipo de navegación importantes subordinaciones en el uso de las rutas posibles y un gran aumento en el riesgo náutico y en la inseguridad de la vida humana, al concentrar en pocos puntos de cruce de tráficos de distintas características como son los buques de ultramar, los aliscafos y buques rápidos que hoy unen nuestras costas, los buques menores y los veleros.

Lo expresado en el párrafo anterior cobra importancia cuando se piensa que el tráfico fluvial de los distintos tipos está en el orden de los 15.000 movimientos anuales".

8.- El impacto Sobre el Río de la Plata y su Régimen de Corrientes y Arrastre de Sedimentos

El color marrón de las aguas del Río de la Plata revelan a cualquier neófito el continuo arrastre de sedimentos que éstas acarrean. Esta fue, sin lugar a dudas una de las interrogantes planteadas en el seno de la Comisión de RRII del Senado de la República. Una vez más se pudo observar (al igual que en el caso de la altura de los gálibos para permitir la navegación) un cambio de criterios en cuanto a la determinación del ancho de las pilas de sustentación del puente.

En efecto la Comisión escuchó a un experto que concurrió acompañando a la sección uruguaya de la Comisión Binacional, el cual estimó que con el nuevo ancho de los pilotes (1,70 mts.) se estimaba que el aumento de los depósitos y de acuerdo a la velocidad de las corrientes sólo se produciría una acumulación de 300 metros cúbicos más por año, lo cual no implicaba peligro alguno de aumento de sedimentación que pudiese afectar la navegabilidad del río, dado que, incluso la ubicación de la traza determinaba que en ese punto es en el que menos sedimentación se produce.

Esta es una opinión, pero por cierto no la única. Entendemos que la Comisión Binacional, dada las características del río debió haber recurrido a más de una opinión al respecto. En tal sentido este punto de vista se contrapone totalmente con la opinión del Dr. César Augusto Gigena Lamas, Presidente del INARDES (Instituto Argentino del Desarrollo Sustentable y el Derecho Ambiental).

En su obra "El Puente Buenos Aires - Colonia" el mencionado autor realiza las siguientes afirmaciones: **"El puente que se planea construir sobre el Río de la Plata afecta como se demostrará a toda la costa del Estuario en ambas orillas, ya que el impacto dañoso no se habrá de limitar a la zona geográfica específica en las que se sitúen las cabeceras como puntos versales de ingreso y egreso.**

La Cuenca conjunta de los ríos Paraná y Uruguay cubre 4.2 millones de km². El caudal o volumen horario que éstos vuelcan sobre el Río oscila entre los 6 mil y los 23 mil metros cúbicos por segundo, influyendo en la velocidad de la corriente varios factores. Uno de esos factores reviste particular interés en este caso: la pendiente hacia la boca del Río es descendente en 5 cm por kilómetro en dirección sureste y es permanente. Debe tenerse en cuenta este hecho, para medir el impacto del flujo hidrodinámico y el descenso aluvional sobre la base del puente. Si se tiene en cuenta la baja profundidad del Río de la Plata (2m en la parte inferior de su curso), y el hecho de que su régimen de mareas no es autónomo, puede llegar a pensarse que la presencia del puente/dique, alterará las relaciones hidrodínámicas hasta el punto en que el mar, que tiene cierta dificultad hoy en día para penetrar en profundidad, encuentre una alternativa distinta ante el flujo irregular provocado por las pilas.

Conviene señalar que la fuerza de descenso de las aguas del Río, que como se sabe disminuyen su velocidad al llegar al Río de la Plata exterior en función del ensanchamiento de la desembocadura, (y por consiguiente encuentran mayor campo de expansión con igual volumen) tiende a producir la sedimentación de las materias en suspensión. Este efecto acumulado, habrá de modificar el régimen de las mareas.

Hemos señalado antes de ahora que el efecto de la sedimentación es quizá el más importante y el más digno de ser señalado, pero asimismo el más fácil de ser comprobado. Se sabe que originariamente el Río de la Plata tenía unos 640 km de largo y hoy tiene menos de la mitad, por el crecimiento del Delta. Hemos señalado un fenómeno semejante en relación con las islas aluvionales en torno a Martín García. Como corolario, señálese que en los últimos 85 años el Delta ha progresado a razón de 13 metros anuales -promedio- en el primer tercio del tiempo, 25 en el segundo y 85 en el tercio más reciente. ¿Cuánto más rápido no habrá de suceder cuando las aguas encuentren la contención en su descenso que habrá de significar el puente?.

Todas las mediciones de 'descenso' del flujo de limo, al que debe sumarse el fárrago vegetal y las densidades provenientes de los desechos cloacales, además del aumento volumétrico de la densidad del río por los consumos de hidrocarburos y otros desechos obligados de los buques en navegación, habrán de provocar, al cesar de correr fluidamente hacia la desembocadura del estuario, la sedimentación más acusada en lapsos más acelerados que los conocidos".

Entendemos, como se dice en el texto anteriormente mencionado, que estas observaciones son fácilmente comprobables, por tanto, consideramos que el estudio del impacto medioambiental y especificamente el referido a la sedimentación que provocará la construcción del puente han sido realizados con total ligereza.

9. Obras de infraestructura

La construcción del Puente Colonia - Buenos Aires implicará la obligación de ejecutar inversiones por parte del Estado que surgen del Tratado Binacional, como es la de conectarse a la red vial nacional. La operación del puente produce un crecimiento del tráfico que a su vez produce incremento de población, la cual demandará mayor oferta de infraestructura y servicios, los cuales deberán ser mayoritariamente atendidos por el Estado.

Items tales como: saneamiento, agua potable, energía eléctrica, comunicaciones, vialidad nacional, salud, enseñanza, seguridad pública (policía y bomberos), vivienda, etc. deberán ser contemplados y soportados económicamente por el Estado. El costo estimado, sin base cierta, se estima que supera los U$S 500 millones.

En el literal c del Art. 4º de las Normas Regulatorias Complementarias se señala que el 20% de lo que a Uruguay le deje en materia de Impuesto a la Renta la concesión del puente, se adjudicarán a obras de infraestructura de los departamentos que van a recibir mayor impacto. Pero esto será una vez que el puente esté en funcionamiento y siempre y cuando la obra arroje rentabilidad. Nada se ha previsto sobre lo que el Estado deberá aportar frente a la demanda que se planteará ante el aumento poblacional que generarán las obras antes y durante su ejecución.

Visto los montos estimados, sobre los que la Comisión Binacional no ha realizado estudios, nos hace preguntarnos de dónde saldrán los recursos necesarios.

10.- El impacto sobre la ciudad de Colonia

Al respecto nos gustaría una vez más referirnos a la obra del Dr. César Augusto Gigena Lamas, el cual quizás siendo un ciudadano argentino, pueda analizar con mayor objetividad el impacto que implicaría la construcción del puente para la ciudad de Colonia:

"La ciudad de Colonia del Sacramento es no sólo una de las poblaciones más antiguas e históricas de la América del Sur, sino también, y al mismo tiempo, una de las más bellas. Su '*quartier*' histórico, plenamente destacado en todas las guías internacionales de turismo, la destaca como una joya del Uruguay y de América. Pero quizás sea más importante destacar el magnífico entorno humano de esta ciudad, que es acorde con el panorama del ambiente físico. Es una hermosa ciudad que fue declarada Patrimonio Histórico de la Humanidad en 1995, pero que para su buena fortuna cuenta sólo con 20.000 habitantes y cuya vinculación con una metrópolis de 11 millones de personas acabaría por causar lo que un autor oriental ha comparado con un 'poderoso temblor de tierra'. Este efecto de contaminación cultural no ha sido estudiado en el informe de las empresas consultoras, como tampoco lo ha sido el hecho de que en la cabecera uruguaya del puente/dique se constituya durante un prolongado espacio de tiempo un obrador que albergará a 2.700 personas, es decir más del 10% de la actual población de Colonia".

Esto, en la medida en que efectivamente la modalidad de construcción del puente genere una demanda de mano de obra de esa magnitud, lo que no es seguro.

Quizás a estas afirmaciones deberíamos agregar el hecho de que se prevé que una vez culminada la obra, la población de Colonia puede llegar a triplicarse y esta ciudad no cuenta con la infraestructura necesaria para atender tal demanda. Por otra parte, tal vez, debamos preguntarnos si el tremendo flujo turístico que acarreará la construcción del puente no pueda llegar a dañar la parte histórica de la ciudad, motivo de su declaratoria de Patrimonio Histórico de la Humanidad.

En función de estas consideraciones y otras que expondremos en Sala, recomendamos al Cuerpo la no aprobación del presente Tratado.

Sala de la Comisión, 22 de octubre de 1998.

ALBERTO COURIEL REINALDO GARGANO
Miembros Informantes
(Discordes)

INFORME DEL SEÑOR SENADOR CARLOS GARAT

INFORME

Al Senado:

Este informe por la brevedad del tiempo será prácticamente un esquema, un índice de lo que como Miembro Informante desarrollaremos con mayor amplitud y documentación en el ámbito del Plenario cuando se discuta el proyecto.

Lo primero que tenemos que expresar es que el Tratado sale aprobado con el agregado de una serie de artículos de recomendación y con futuro control Parlamentario, sobre los próximos pasos luego de aprobado el Tratado que deberán asumir responsablemente los integrantes de la Delegación Uruguaya que actúen en la Comisión Administradora Binacional, en todas las instancias futuras de licitación, proyecto y distintos aspectos resolutivos que surjan ante las nuevas realidades que planteará la construcción del puente.

Esas cláusulas o artículos complementarios de la aprobación del Tratado, en un tipo de resolución muy especial en la aprobación de Tratados, ha sido aprobado así en vista de las grandes dudas que algunos capítulos y artículos del Tratado podían tener de inconveniente para los intereses futuros de nuestro país.

La primera duda, que ya marca todo el análisis futuro sobre la conveniencia o no conveniencia de la construcción del puente, surge a raíz de que en el Tratado se fija inexorablemente la traza o el lugar donde va a ser construido.

El lugar seleccionado en el Tratado, lo que le quita a éste la característica de ser un Tratado Marco ya que se selecciona de antemano un lugar para la construcción del referido puente internacional, marca el inicio de una serie de opiniones contradictorias y las posibilidades de inconvenientes que aparejaría la construcción del mismo desde Punta Lara a Punta Los Patos en Colonia.

Las observaciones más importantes que se han hecho, son de que afectaría la buena y libre navegación por los Canales del Río de la Plata y traería aparejado un depósito de sedimentación superior al normal sin la presencia de un puente, lo que haría muy perjudicial la construcción del mismo y de hacerse, un costo futuro de mantenimiento de Canales, zonas de espera, de muy costosas proyecciones a través del tiempo, quizás aún de mayor costo que la construcción propiamente dicha del puente.

La otra circunstancia que no ha sido aclarada, es o son las razones por las que se eligió ese lugar para la traza. No ha habido nunca una explicación concreta de los beneficios que podría traer, en el caso que nos interesa para nuestro país, dicha construcción, a no ser análisis voluntaristas y optimistas sobre incremento del

turismo, mayores inversiones inmobiliarias argentinas en Colonia y la posibilidad inmediata de fuentes de trabajo durante la construcción del puente.

Nunca se debatió ni se puso como condición que explicara la necesidad de su construcción, la extensión del Eje Vial San Pablo -- Buenos Aires a través del puente. Esto ha sido sólo considerado por el Canciller argentino, en declaraciones recientes, que no comprometen más allá de una simple opinión personal.

Al respecto de la traza, cabe decir que el proyecto y la estructura misma del puente en ese lugar ha sido modificado muy recientemente por la Comisión Binacional que estudia el mismo y que tendrá a su cargo la supervisión del proyecto definitivo, en forma sustancial. De tal forma que el puente que ahora se está considerando construir desde Punta Lara a Punta Patos es totalmente distinto del que aconsejaban los integrantes del la Delegación Uruguaya cuando concurrieron a la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado por primera vez, explicando las características y conveniencias del puente.

El puente que ahora se considera construir es totalmente distinto al primitivo, tiene mucho más pasos y gálibos verticales y horizontales que el original y por tanto también como consecuencia de ello será de costo mucho más elevado.

Este cambio de proyecto se hizo fundamentalmente ante las discusiones y análisis planteados a lo largo de dos años, en la Comisión de Asuntos Internacionales y luego de haber requerido la Comisión Binacional la consultoría de un Grupo sueco y la opinión de las Armadas de ambos países, que hasta mediar el año en curso nunca habían sido tenidas en cuenta.

El proyecto original que se situaba en un costo estimado de unos U$S 800.000.000 (ochocientos millones de dólares) era el que en un análisis de los técnicos consultados por la Universidad de Harvard, harían posible que se pudiera pagar solamente con el cobro de peaje y sin ningún compromiso por parte de los Estados, como se prevé en el Tratado.

La modificación del proyecto, que se deja firmemente establecida en las cláusulas complementarias de aprobación del Tratado, como imprescindibles de cumplir en la concreción del puente, significará una elevación considerable del costo de construcción, lo que indudablemente lleva a pensar en las dificultades que se tendrá para pagar el mismo sólo con peaje y sin ninguna garantía de los Estados, así como también la posibilidad de que iniciada la obra, se deje inconclusa con las serias repercusiones que eso traería para ambas naciones y en especial la nuestra por ser más pequeña y de posibilidades económicas más restringidas.

Otro tema que ha dado lugar a distintas interpretaciones, es el referente a la sedimentación en el Río de la Plata hacia el oeste del puente, que la presencia de una

barrera de cemento de 42 kilómetros de largo, pero de la que más del 25% de la misma en columnas, muros de contención, son de cemento permanente infranqueables por las corrientes descendentes del Río de la Plata y que aparejaría el depósito de sedimentos que afectaría en forma permanente la navegación y las profundidades del Río, o de querer mantenerse los actuales Canales de navegación, implicaría un costo permanente de dragado muy superior en los 30 años previsibles de la concesión a otorgarse en la construcción del puente, que el costo del mismo.

En el Tratado no se especifica quién se va a hacer cargo de estos costos en el futuro.

Lo dicho anteriormente tiene que ver también con la traza elegida, ya que hay muchas opiniones muy fundadas, sobre todo en los antecedentes a través del tiempo del comportamiento del Río, que optarían como más conveniente la construcción del puente por ejemplo, un poco más al oeste en la zona de la Isla Martín García y el Delta del Paraná.

Estas opiniones expresan que en esa zona la traza afectaría muchísimo menos el medio ambiente del Río de la Plata, ya que serían necesarios solamente dos pasos de altura con gálibos verticales y horizontales suficientes para buques de alto porte, uno sobre el Canal Martín García y otro en la costa argentina sobre el Canal Mitre. Además, esa traza sería mucho más corta que la elegida en el Tratado y por tanto mucho más barata su construcción y con menos peligros de los ya indicados.

Los técnicos asesores de la Delegación Uruguaya, informaron y explicaron en el ámbito de la Comisión de Asuntos Internacionales, con fórmulas matemáticas, que el nuevo proyecto del puente prácticamente aparejaría sedimentación nula. No se ha hecho un estudio de modelo de comportamiento y por tanto todo se reduce a un análisis matemático de comportamiento del Río. Los expertos que se basan en antecedentes centenarios de evolución y avance de la sedimentación en el Río de la Plata, contrarios a la traza Punta Lara – Colonia por el impacto desfavorable para la sedimentación en el Río, sostienen que están equivocados aquéllos que minimizan el efecto de la sedimentación y que ésta sí va a ser muy pronunciada debido al fuerte enlentecimiento que van a tener las aguas descendentes del Río de la Plata, por la presencia del puente, lo que acarreará una fuerte sedimentación que se hará mucho más notoria en la zona extrema oeste, donde el Delta avanza aceleradamente hacia la costa uruguaya, acentuando la presencia del puente este aumento del aterramiento del Delta que como se decía, se viene experimentando y midiendo en forma progresiva.

Diversos estudiosos del Medio Ambiente, así como conocedores de la situación del Delta del Paraná, han estimado que el avance del Delta hacia el este y hacia el norte, llegará en su acumulación de residuos a la altura de la ciudad de Buenos Aires en el transcurso de unos 100 años, con lo cual el crecimiento del Delta será una extensión de la zona del Tigre del Río Luján que quedará unida a tierra firme con el Delta. Ese crecimiento del Delta formado por la enorme cantidad de materias en suspensión que

arrastra el Paraná y más allá de los Ríos Pilcomayo y Bermejo, así como de las corrientes que traen desde el Brasil erosión que se provoca hasta entrada la selva brasileña y su indiscriminada desforestación, lo que provoca un arrastre de materias en suspensión que constituyen más de 200 millones de toneladas anuales y que sólo se escurren hacia las zonas de profundidades del Río de la Plata por medio de la velocidad en que discurren las aguas.

El avance del Delta que se calcula alrededor de 84 metros por año, va frenando la velocidad de escurrimiento de las aguas y si a esto se agrega la presencia física del puente ya construido, esa velocidad disminuirá sensiblemente haciendo que las zonas de baja profundidad se vayan rellenando aceleradamente. Los pilotes del puente en este caso sumaríanse a la barrera de freno de la corriente, aumentando la sedimentación natural hasta convertirla en un verdadero dique.

También es de destacar que el puente fija los Canales de navegación, de acuerdo con su proyecto constructivo, Canales de navegación que hasta ahora los viene fijando la naturaleza, encontrando por sí sola los lugares más convenientes para drenar las aguas frenadas por el Delta. Esto también significará un grave obstáculo en la comunicación hacia el Canal --que se está dragando-- de Martín García, pues el avance del Delta hacia el norte puede llegar a impedir la navegación y el desarrollo futuro de Nueva Palmira y de la Hidrovía.

Es preciso para imaginar las posibilidades de depósitos de arcilla y limo que dificulten la navegación por los Canales, recordar que en la Isla de Martín García hacia el Este de la misma, hace muy pocos años, había solamente en el Río un conjunto de plantas acuáticas, que ahora por efecto de los arrastres ha formado una Isla, denominada Timoteo Domínguez, que constituye una frontera seca en el Río de la Plata con la Argentina, ya que se encuentra unida totalmente a Martín García.

Los que sostienen que el puente no va a tener ningún efecto en la sedimentación, dicen que el mismo se construye cincuenta kilómetros más abajo de la desembocadura de los Ríos Paraná y Uruguay y que el aporte de aguas de esas Cuencas garantizarán el escurrimiento hacia las aguas profundas, y que el puente no modificará la velocidad de las aguas por lo que no se producirán sedimentos. Lo expresado anteriormente, no está demostrado y sí está demostrado que se alteran los Canales naturales de navegación, ya que para ingresar al Canal de Martín García que es la zona natural de aguas profundas en la costa uruguaya, hay que pasar por el Canal del Indio, luego tomar hacia el norte por el Canal del Norte para después enfilar por el Canal de Martín García, zona ésta la más expuesta al avance del Delta hacia el este como ya lo hemos expresado.

El Canal natural de navegación del Río de la Plata y de desagote de los aportes de las Cuencas del Paraná y el Uruguay, se hace naturalmente por la zona de la costa uruguaya, que es la zona de aguas profundas. Esta se verá interrumpida por el

puente, ya que al atravesar el puente en el enfile directo hacia Martín García en el beril del Banco Ortiz, sólo se ha previsto un paso con un gálibo de altura de 32 metros y horizontal de 250 metros, insuficiente para cualquier otro tipo de navegación que no sean barcos de cabotaje menores.

En la exposición e informe que hiciera la Armada Uruguaya recientemente en el ámbito de la Comisión, se establece que el puente disminuye un 30% los espacios navegables del Río de la Plata, si bien no interfiere en la libre navegación de los Canales. Hablar de la disminución efectiva de un 30% en la navegación a la que se agregarían los efectos de la sedimentación y la alteración en el uso futuro de los Canales, lleva a inferir que el puente realmente será un obstáculo importante para la libre navegación del Río de la Plata al oeste del mismo y hacia la Hidrovía.

El Almirante de la República Argentina, Enrique Molina Pico, ex Jefe de Estado Mayor de la Armada, sostiene que con el puente el 70% del Río quedará cerrado a todo tipo de navegación aun la de veleros, y que el mismo será una barrera infranqueable para los barcos, ocasionando grandes peligros en la navegación y llevando a la posibilidad de que la estructura proyectada, haga que el puente una vez construido quede desactualizado e inservible en pocos años, ya que la tendencia en la navegación es que haya barcos con una altura de más de 65 metros y con una gran manga que permita transportar muchas mercaderías a bajo costo.

Y ya que estamos mencionando el transporte a través del puente, si bien en el análisis de la rentabilidad y utilidad del mismo, nunca se mencionó y más bien siempre se descartó que fuera utilizado como acceso a Buenos Aires del Eje Vial San Pablo-Buenos Aires, hoy ante la falta de justificación que aparece para la construcción del mismo, se dice que va a ser fundamental para la concreción del Eje Vial y que éste pase por nuestro país. Al respecto debemos decir que sí esta probado que cualquier tipo de transporte masivo desde San Pablo hasta el Río de la Plata es mucho más conveniente hacerlo por mar, por ejemplo, lo que transporta un barco de alto porte de contenedores o cualquier otro tipo de mercadería, precisaría de cuatro a cinco mil camiones para transportar el mismo volumen y peso. No es necesario explicar la diferencia de costo que ello implica .

Los ambientalistas consideran y no desprovistos de buenos argumentos, que el pasaje de 3 mil vehículos diarios por el puente provocará una alteración del medio ambiente marino que afectará sensiblemente la fauna y flora marítima como consecuencia del desprendimiento de gases de combustión. El mismo razonamiento hacen respecto de la concreción de un Eje Vial con miles de camiones y vehículos que afectarían sensiblemente el medio ambiente de nuestra campaña. Sobre el tema del Eje Vial hay que tener en cuenta también que va a ser necesario construir una gran ruta hacia la frontera con Brasil de doble vía y varias sendas, lo que va a implicar una inversión muy grande que el país no dispone o que tendrá que otorgar en concesión de obra pública sin saber si habrá o no interesados para ello.

También refiriéndonos al medio ambiente, se debe expresar que la legislación argentina es totalmente distinta de la legislación uruguaya y no está bien claro en el Tratado, qué legislación se va a usar y tampoco se han cursado Protocolos que definan esta situación. Sostienen los técnicos ambientalistas que lo primero que debió hacerse antes de cualquier definición de trazado, hubiese sido que en Protocolos se establecieran normas de Derecho Ambiental que debieran ser respetadas por igual por ambas partes.

En el Tratado no figura nada referente a cómo se va a encarar el costo futuro del mantenimiento de buen dragado de los Canales de navegación. En el Tratado nada se dice de quién y en qué porcentajes se harán cargo del mantenimiento de los mismos, lo que por lo anteriormente dicho puede alcanzar en el espacio de 30 años que se otorga la concesión, un costo muy superior al de la propia construcción del puente.

Cuando la Armada Uruguaya depuso en el ámbito de la Comisión, expresó que se había acordado y recomendado la construcción de lo que ellos llaman una "zona de espera" para barcos, que estaría situada inmediatamente después del cruce principal del puente, yendo hacia Buenos Aires a babor o hacia el Norte, teniendo hacia el Sur el Canal del Indio, hacia el Oeste el Canal del Norte hacia Martín García, hacia el Este el puente propiamente dicho y hacia el Norte las aguas uruguayas. Esta zona de espera, que es lógico su planteo ante la intrincada planificación de Canales que se hace, va a ser una zona de varios kilómetros cuadrados, como un puerto, donde los barcos esperarán para el posible cruce o para cualquier otra situación náutica que se presente, deberá profundizarse a 45 pies, lo que significa extraer miles de toneladas del fondo del Río, que insumirá una costosa operación no prevista por el Tratado de quién y cómo debe pagarse, a la vez de crear un grave problema de dónde se arroja ese limo extraído, al que no quedaría otro curso que arrojarlos a las aguas uruguayas donde están situados los Canales naturales profundos de navegación.

Otro aspecto que no está contemplado en el Tratado, es la eventualidad de que la obra una vez iniciada quede interrumpida por distintas razones y en ese caso cómo hacen los países contratantes para lograr garantías suficientes de que la obra se termine. Que la obra quede interrumpida es muy posible; más teniendo en cuenta que la nueva estructuración del puente acordado por la Comisión Binacional, significará un importante encarecimiento de la obra, que no aparece ni siquiera en su planteo original como posible de financiar solamente con peaje. Si esto ocurriera, qué garantías deberán exigirse, qué legislación deberá aplicarse para que queden salvaguardados los derechos y no sufran los países contratantes graves pérdidas.

Una de las cosas que ha motivado nuestra preocupación parlamentaria, ha sido llamar la atención sobre la conveniencia de que exista en Colonia un aeropuerto internacional de carga con Zona Franca incluida, que pueda ser centro de

abastecimiento y distribución de mercaderías en avión, que es el medio de transporte de carga de más grande expansión en el mundo, teniendo en cuenta la existencia de los puertos de la región, la terminal de la Hidrovía y la presencia al lado de la ciudad de Buenos Aires.

La cabecera del puente en el lado uruguayo cae exactamente encima de donde hoy está el predio del aeropuerto de Colonia. Por lo tanto, Colonia se queda sin aeropuerto y sin la posibilidad de desarrollar uno en el futuro. No es posible que una ciudad y una zona que según los cálculos optimistas va a tener tan grande crecimiento, carezca de aeropuerto.

Nosotros hemos insistido en que hay que adquirir por parte del Estado un predio suficiente en las inmediaciones para el desarrollo del aeropuerto. Mucho nos tememos que esta idea, que me atrevo a afirmar, es de más importantes consecuencias futuras para el Departamento de Colonia que el propio puente, jamás llegue a concretarse debido a los elevadísimos costos que las tierras han experimentado en Colonia, con lo cual no me cabe la menor duda que el puente en el lugar de su traza que fija el Tratado, es perjudicial para la economía y el desarrollo de la zona.

Otro tema que ha motivado la preocupación es el establecimiento de la zona de condominio internacional, el alcance de las mismas y la jurisdicción a las que estarán sometidas.

También la instalación en las cabeceras del puente de comercios que operen libres de impuestos, la forma en que podría limitarse la extensión de los mismos, de manera que no sean una fuente de competencia para el comercio organizado de la región que paga impuestos y también que no se transforme en un ámbito de contrabando y de delincuencia de difícil contralor, por el ámbito jurídico que en él regirá, que afecte la tranquilidad y el desarrollo del Departamento.

Finalmente y esto lo expreso a título personal, sostengo que la traza aprobada para el puente, va a traer graves inconvenientes para el desarrollo futuro del Puerto de Montevideo y de un puerto de ultramar de aguas profundas que debería realizarse en aguas oceánicas de Rocha.

Anteriormente he manifestado que la navegación natural por el Río de la Plata desde Rocha a Nueva Palmira, se hace o debiera hacerse en la proximidad de la costa uruguaya, ya que allí es donde están naturalmente los canales y las vías de aguas profundas. Una ruta de aguas profundas para buques de alto porte desde las aguas oceánicas de Rocha hasta las fluviales de Nueva Palmira, se podría hacer siguiendo las condiciones naturales del Río con muy poco costo de dragado, con el medio de transporte más seguro, económico y con menos afectación al medio ambiente. Para ello no tendría que construirse el puente en el lugar que fija el Tratado.

Al desecharse esta tesis y optarse por el ingreso desde aguas oceánicas hacia el Canal del Indio en el único pasaje de altura suficiente que conecta directamente con Buenos Aires, se está dejando de lado el Puerto de Montevideo y la navegación por Martín García hacia Nueva Palmira, optándose por una nueva teoría forzada por determinados intereses, que llevarán indudablemente, a la construcción que se está planificando hoy día, de un puerto de aguas profundas al sur de Buenos Aires en las cercanías de La Plata, el que heriría de muerte el desarrollo portuario uruguayo.

Finalmente, debemos sintetizar expresando que todas las dudas e inconvenientes señalados por distintas personalidades de la región, derivan única y exclusivamente del lugar seleccionado para la traza.

Se habla de que hace más de 10 años se está estudiando la concreción del puente; solamente hace menos de dos años que se ha definido la traza que se ha plasmado en el Tratado firmado en julio de 1996 por los Presidentes de ambas Repúblicas.

No ha habido explicaciones claras ni convincentes de la razón elegida para dicha traza; por lo tanto hasta que ellas no aparezcan sostenemos que la misma es inconveniente.

Los artículos complementarios que yo mismo he ayudado a redactar, pretenden ser un alivio ante los inconvenientes que se puedan presentar. De cualquier manera mucho nos tememos que pueda ser querer curar con una aspirina una grave enfermedad.

Lo sensato, lo lógico, sería renegociar el Tratado y que las Cancillerías lo concretaran con mayor información y consultas entre ellas, la posibilidad de que la traza del puente se ubique en otro lugar que tenga otros efectos menos controvertibles o negativos.

Tal es lo que tenemos que informar.

Sala de la Comisión, 22 de octubre de 1998.

CARLOS M. GARAT
Miembro Informante

INFORME DEL SEÑOR SENADOR RAFAEL MICHELINI

INFORME

Al Senado:

Vuestra comisión ha analizado pormenorizadamente el texto del "*Tratado entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata*", que se encuentra a su consideración y se ha debatido intensa y prolongadamente respecto al objeto del mismo. La falta de acuerdo ha motivado la ausencia de un informe único por parte de vuestra Comisión. Es por ello que, en nombre del Nuevo Espacio, elevamos el siguiente informe a consideración del Senado:

I) EL TRATADO

El "*Tratado entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata*", suscrito entre las Partes en Montevideo el 20 de setiembre de 1996, es un instrumento jurídico marco para la construcción de dicha obra.

Se inicia con un capítulo destinado a DEFINICIONES de los conceptos genéricos empleados y establece que el "concesionario" será una persona jurídica o una asociación de personas de **derecho privado**.

En el Capítulo II se define el OBJETO y se incorporan elementos jurídicos vinculados a la construcción de la obra, la jurisdicción y el régimen de controles. Este aspecto fue objeto de controversia en el seno de la Comisión. En opinión de quien suscribe, las explicaciones del Ministro del ramo resultaron satisfactorias.

El Capítulo III trata acerca de LA CONCESION definiéndose el objeto de la misma que será el diseño, la construcción, operación y mantenimiento del puente por un plazo máximo de hasta 35 años

y se obliga al concesionario a la ejecución de un **programa permanente de protección ambiental**. Se establecen asimismo definiciones de domicilio legal y usufructo de los elementos del puente.

Es de destacar que el procedimiento de concesión de obra proyectado asegura que las Partes Contratantes no deban abonar pago o contraprestación alguna, así como tampoco otorgarán al concesionario subsidios, avales ni cualquier otra forma de garantías. Parece acertado que esta determinación fuera también incluida en las normas regulatorias complementarias del proyecto de ley sustitutivo (Artículo 3º, Inciso b). Asimismo el monto de las indemnizaciones que deba abonar el Estado en razón de las expropiaciones será de cargo del concesionario.

El Capítulo IV crea la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires-Colonia con personería jurídica internacional y establece cómo se integra y las competencias de la misma. Su Sede será la ciudad de Buenos Aires hasta finalizar la construcción del puente y luego el Departamento de Colonia hasta finalizar la concesión.

El Concesionario abonará un porcentaje sobre lo recaudado por concepto de peaje para el financiamiento de esta Comisión y, de existir un saldo será cubierto por las partes contratantes.

Los capítulos siguientes refieren a la solución de controversias, instrumentos adicionales y entrada en vigor del Tratado.

Para el Nuevo Espacio no existen objeciones a la letra del Tratado pero la votación afirmativa del mismo supone una autorización implícita para la construcción y, a nuestro entender, es preciso que queden expresados con meridiana claridad los fundamentos de la obra.

Es por esto que consideramos pertinente hacer conocer las razones por las cuales adherimos fervientemente a la idea de la construcción de la unión vial referida, en el entendido de que brindará a nuestro país progresos sustanciales, no solamente en lo estrictamente relacionado con los

vínculos regionales, sino también en lo que atañe a su integración social y territorial.

Esta perspectiva debía, desde nuestra óptica, verse concretada en un compromiso de carácter nacional que incluyera medidas específicas para optimizar los efectos de la construcción y que están presentes en los artículos que componen las **Normas Regulatorias Complementarias** que acompañan la ratificación del Tratado en el *Proyecto de Ley sustitutivo.*

II) LA INTEGRACIÓN REGIONAL

Desde la firma del "Tratado de Asunción" en 1991, el consiguiente aumento del comercio intrarregional ha contribuido a poner en evidencia la inadecuada infraestructura de transporte y comunicaciones que caracteriza a la sub-región.

Sin dudas, la integración física es un aspecto esencial de una integración económica dinámica y creciente y constituye una apuesta al futuro, un instrumento para encarar nuevos desafíos y acciones tendientes a aumentar las relaciones económicas, sociales y culturales. Para el Nuevo Espacio la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires es una operación decisiva para la inserción internacional del país.

La concreción del Puente Colonia-Buenos Aires:

1) Subraya la histórica vocación integradora, de cooperación y solidaridad del Uruguay.

2) Ratifica la estrategia de inserción internacional a través del MERCOSUR.

3) Hermana aún más a los pueblos de Argentina y Uruguay al promover y facilitar los vínculos entre los pueblos de ambas márgenes del Río de la Plata.

4) Constituye un eslabón casi obligado entre dos polos de desarrollo: Buenos Aires y San Pablo. Es preciso tener presente que la interconexión carretera entre estas dos grandes ciudades, tendrá lugar en cualquier caso y el Puente es condición *sine qua non* para que el trazado de el eje carretero que canalice el creciente intercambio comercial entre Argentina y Brasil se haga a través de nuestro país, lo cual adicionalmente permitirá promover nuestro papel como proveedor de servicios.

5) Es un aporte fundamental a la incorporación de Chile al proceso de integración subregional a través del corredor interoceánico.

III) EL URUGUAY INTEGRADO

El Puente Colonia-Buenos Aires brinda una perspectiva para la **integración activa** de nuestro país, que no sólo atiende nuestras ventajas comparativas estáticas, sino que aporta a la transformación productiva, el desarrollo industrial y agropecuario y la potenciación del sector servicios, rompiendo con la inercia desintegradora. Es por ello, que para el Nuevo Espacio la obra:

- Potencia el desarrollo del Puerto de Montevideo, la Hidrovía, y los otros puertos del Uruguay.

■ Posibilita extender la temporada turística y ofrece una posibilidad razonable de duplicar en el término de una década el contingente de turistas que llega a nuestro país. Ninguna otra obra tiene tanta potencialidad en el sentido de promover el aumento del flujo turístico y sus consecuencias favorables:

* Mayor desarrollo económico
* Mayores oportunidades de empleo
* Aumento de la recaudación fiscal.

■ Obliga al país a la concreción de obras de infraestructura largamente postergadas:

* Exige la jerarquización de las Rutas Nacionales N° 1, 8 y 11 como vías de tránsito preferencial en el Eje Vial entre Buenos Aires y San Pablo dentro del territorio nacional, así como la Ruta N° 21, modificando el tradicional vertebramiento Norte-Sur de las relaciones económicas y sociales de nuestro país y agregando un nuevo eje Oeste-Este que otorga oportunidades para una mayor desarrollo del centro del país.

* Posibilita repensar el aeropuerto de Colonia como Aeropuerto Regional de Cargas y Alternativa.

* Demandará mejorar el saneamiento en los Departamentos próximos a la cabecera del Puente, en la medida en que se constate, como es de esperar, un importante desarrollo edilicio de la zona.

IV) LA TRAZA

De las varias trazas evaluadas por la Comisión Binacional Puente Buenos Aires-Colonia, finalmente fue seleccionada la que une la zona de Punta Lara en la República Argentina y las proximidades del aeropuerto ubicado al Este de la ciudad de Colonia del Sacramento en la República Oriental del Uruguay, lo cual queda establecido en el Artículo 3 del Tratado.

El Nuevo Espacio coincide con el criterio que implica la inclusión de la traza en el propio Tratado, dado que ésta es consecuencia de estudios técnicamente fundamentados y su definición no puede quedar librada a debates posteriores en niveles administrativos o de ejecución.

Varias otras trazas fueron estudiadas y descartadas en una selección que desde nuestra perspectiva fue acertada por los motivos que someramente se sintetizan:

a) Trazas por el Delta del Tigre

Pese a que éstas ofrecían ventajas en cuanto a la posibilidad de construir la unión vial sin la necesidad de instalar pilotes en zonas de navegación, lo cual permitía descartar cualquier influencia sobre el régimen de sedimentación del Río, las mismas fueron acertadamente dejadas de lado en razón, fundamentalmente, del fuerte impacto ambiental que hubieran provocado. En efecto, a los inconvenientes provocados por la construcción en sí misma, se sumarían las consecuencias derivadas de la emisión de gases provenientes de los automotores, así como la importante contaminación auditiva, lo que tendría un efecto devastador sobre la flora y sobretodo la invalorable fauna de pájaros de la zona del Delta del Tigre, que constituye uno de los humedales del planeta, cuya preservación es una responsabilidad que compartimos. Del mismo modo, la necesidad de construir terraplenes sobre el Delta generaría una afectación ambiental de envergadura, dado que éstos oficiarían como barreras al escurrimiento fluvial, determinando un significativo incremento de la superficie inundable aguas arriba.

b) Trazas al Oeste de Colonia

Hubo varios proyectos de trazas que, saliendo de diferentes puntos de Buenos Aires llegaban al Oeste de la ciudad de Colonia.

Independientemente de otros inconvenientes planteados en la cabecera argentina (como por ejemplo la intensa congestión vehicular que podría producirse en la vecindad de la Capital Federal Argentina) consideramos como elementos descalificadores de estas trazas sus repercusiones en el extremo uruguayo:

- el deterioro paisajístico, en la medida en que la construcción obstaculizaría definitivamente la vista de la puesta del sol desde la ciudad de Colonia del Sacramento.

- las múltiples consecuencias perniciosas que tendría para la ciudad de Colonia el intenso tránsito que, sin tenerla como destino, *abrazaría* esta capital departamental.

c) Traza Seleccionada

Presenta, entre otras, las siguientes ventajas:

- Sale al Este de la ciudad de Colonia, evitándose de esta forma que ésta sea atravesada por el flujo vehicular, y preservando el horizonte occidental y su singular belleza paisajística.

- Establece una distancia terrestre de entre 90 y 100 kilómetros entre las ciudades de Buenos Aires y Colonia,

lo cual actúa como factor protector de ésta última en cuanto a las eventuales consecuencias socio-culturales que podrían determinarse dada la magnitud de la metrópolis argentina y el constante crecimiento de la misma.

- Garantiza un tránsito fluido, alejando la posibilidad de congestión o atascamiento vehicular en la proximidad de la cabecera argentina.

V) LAS NORMAS REGULATORIAS COMPLEMENTARIAS

El Proyecto de Ley sustitutivo que el Senado tiene a consideración, además de la aprobación del Tratado propuesto por el Proyecto de Ley original enviado por el Poder Ejecutivo, incluye en el Capítulo II una serie de Normas Regulatorias Complementarias.

Para el Nuevo Espacio, este pronunciamiento político del Parlamento, es imprescindible para lograr que la construcción del Puente adquiera el carácter trascendente de constituirse en una gran palanca para el desarrollo económico y social del país.

El Capítulo se inicia encomendando al Poder Ejecutivo realizar, a través de la Delegación Nacional a la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires-Colonia, un estricto seguimiento del proceso licitatorio a efectos de optimizar los efectos positivos de la obra y mitigar eventuales impactos negativos (Artículo 2°).

Entre otras determinaciones el Artículo 3° del Proyecto incluye:

- Se arbitren las medidas para que no se afecte la navegabilidad de los canales del Río de la Plata como consecuencia de los sedimentos que se pudiesen depositar.

- Se establezcan, además del pasaje principal para buques de ultramar, otros dos pasajes secundarios, frente a la costa de cada Estado para el paso de barcos deportivos y tráfico costero de cabotaje, y un pasaje intermedio al Norte del pasaje principal que permita el paso de buques de gran porte hacia los canales de Martín García.

El Artículo 4° encomienda al Poder Ejecutivo a realizar la expropiación de un predio para el Aeropuerto de Colonia que permita una operativa internacional de aeronaves de carga y pasajeros, y el acondicionamiento vial desde la cabecera del puente proyectado (incluyendo las Rutas 1, 11 y 21) e impulsar compromisos regionales para las obras correspondientes en Argentina y Brasil.

Asimismo determina adjudicar por el término de 7 (siete) años desde su apertura, el 20% (veinte por ciento) del producido del Impuesto a la Renta de Industria y Comercio que genere la concesión para el Uruguay, a fin de financiar proyectos de infraestructura en los Departamentos de Colonia, Soriano, San José y Flores.

Finalmente, el Artículo 5° establece que los integrantes de la Delegación Uruguaya a la Comisión Administradora del Puente Buenos Aires-Colonia serán designados por el Presidente de la República, en Consejo de Ministros, previa venia de la Cámara de Senadores, otorgada sobre propuesta motivada en las condiciones personales, funcionales y técnicas de acuerdo a los dispuesto en el Artículo 187 de la Constitución de la República.

VI) CONCLUSIONES

El Nuevo Espacio considera adecuada la aprobación del Tratado así como la inclusión del capítulo referido a las Normas Regulatorias Complementarias, las cuales son el fruto de un ingente esfuerzo por parte de vuestra Comisión, para contemplar las diferentes inquietudes de nuestro partido y de las demás fuerzas políticas, manifestadas desde diciembre de 1997.

En función de la fundamentación expuesta es que se sugiere la aprobación del presente Sustitutivo al Proyecto de Ley, en el entendido de que el mismo toma en cuenta las principales inquietudes que fueron analizadas y debatidas en el seno de vuestra Comisión y despeja las incertidumbres a la hora de aprobar la construcción de una obra como el Puente Colonia-Buenos Aires que aporta al desarrollo de nuestro país y constituye un paso trascendente en dirección a una mayor integración con los países de la región.

Sala de la Comisión, 22 de octubre de 1998

RAFAEL MICHELINI
Miembro Informante

INFORME DEL SEÑOR SENADOR CARLOS JULIO PEREYRA

INFORME

Al Senado:

I) - PRIMERAS PUNTUALIZACIONES

El Río de la Plata constituye un elemento geográfico de valor inconmensurable en la historia y el futuro de la región y, en términos de verdadera supervivencia para nuestro País. Cruzarlo con un muro de cemento implica limitar sus beneficios para el Uruguay y para el corazón de América del Sur, ya que para los países allí situados, constituye el enlace navegable con el resto del mundo.

Por lo tanto el primer elemento a considerar –en lo referente al Puente Buenos Aires-Colonia- es sus efectos sobre este río y la región fundamentalmente, en lo que atañe a la navegación y a las alteraciones por sedimentación del lado oeste de la obra que se intenta construir. Es a esos aspectos a donde apuntan nuestras primarias objeciones.

La más moderna literatura proveniente de calificados Institutos y Organizaciones mundialmente reconocidas referente a puentes construidos sobre vías navegables indican lo siguiente, que sirve vara saber lo que había que haber hecho y no se hizo, se hizo mal o se hizo fuera de tiempo:

1-A-Cuando se comienza el diseño preliminar de un puente sobre una vía navegable dentro de los primeros estudios a realizar, el de navegación es prioritario para determinar una libre y segura navegación por debajo del mismo.

B-En el momento que se determine su ubicación y su diseño preliminar deben ser consultadas todas las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que puedan aportar información o puntos de vista a ser tenidos en cuenta para el diseño definitivo del puente (por ejemplo los prácticos del Río de la Plata y la Marina Nacional fueron recién consultados a mediados del año 1997).

C- Los gálibos recomendados para puentes nuevos, especialmente los horizontales son muy superiores a los de los puentes ya construídos para el mismo tipo de navegación.

D- La navegación deportiva normalmente no es tomada en cuenta para el cálculo salvo que la misma tenga una importancia y volumen que merezcan ser considerados y estudiados por separado. Creemos que este es el caso de la navegación deportiva en el Río de la Plata (una de las primeras del mundo pero sobre la cual no existen análisis del impacto del puente sobre dicha navegación).

E- Asimismo debe ser considerado el tránsito de las embarcaciones del Estado que cumplen tareas de policía de la navegación y salvaguardia de la

vida humana en el mar y otras como la de ADES (Asociación de Salvamento).

2-Durante 10 años la comisión binacional, aparentemente no se ajustó a estas recomendaciones siendo necesario que la CARP encomendara a las Armadas de Uruguay y Argentina la determinación del impacto del puente sobre la navegación determinando los gálibos mínimos que permitieran una segura navegación.

3- Precalificación y "data room".
De acuerdo a la información disponible se seleccionaron un grupo de empresas y a las mismas se les abrió un "data room" (información técnica, económica, etc. Que sirve para la elaboración de las propuestas por parte de los interesados a participar de la licitación).
Desconocemos que información referente a la navegación se les ha provisto a las empresas y si el estudio de las armadas será incluído en dicho data room y en este caso si modifica información ya liberada.

4- El hecho de la información a los interesados que pueda ser necesario modificar a la luz de los estudios realizados, o compromete la seriedad del licitante u obliga a mantener la información a riesgo de generar gastos complementarios a cargo de los estados y/o la imposibilidad de remover obstáculos que puedan dificultar o encarecer el tránsito de los distintos tipos de buques por la zona.

II) - SOBRE LA NAVEGACION

Luego de 12 años de iniciados los estudios relacionados al proyecto, recién el 11 de abril de 1997, por intermedio de la CARP se consulta a las Armadas de los dos países a los efectos que las mismas que sirvan: "***identificar los canales y rutas navegables actuales y futuras, principales y secundarias para el universo de embarcaciones que transitan y que puede estimarse, transitarán en el área***".
"***Determinar los parámetros que garanticen una libre y segura navegación bajo el puente principal, los secundarios y los viaductos de aproximación y baja altura; estableciendo prioritariamente los gálibos verticales y horizontales***".
También respecto a criterios de señalización marítima e hidrometeorológica.
Este estudio, que debió haberse realizado con anterioridad para establecer la traza del puente proyectado, fue solicitado -como se ha expresado- recién el 11 de abril de 1997 por intermedio de la CARP. En tanto y ante la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado que deseaba conocer las

conclusiones de tal estudio, el Presidente de la Comisión Nacional del Puente por nota elevada a la Comisión de fecha 28 de mayo (Nota Nº 102/98) indicaba que *"no existe un dictamen binacional conjunto de las dos Armadas Uruguaya y Argentina"*, aunque sí reconocía que el mismo estaba en curso.

Catorce días después, -el 11 de junio- el Señor Ministro de Defensa nacional concurrió a la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado, acompañado por el Señor Comandante de la Armada y asesores, quienes presentaron un informe acompañado con documento gráfico, adelantando la posición de la Armada Uruguaya, que luego se vería ratificado por el informe que las dos Armadas presentaran a la CARP un mes después –el 14 de julio de 1998- en su: ***"Estudio final de navegación para el puente Buenos Aires-Colonia"***.

Se debe acotar que la firma sueca SSPA Maritime Consulting, a la cual la Comisión Binacional solicitó opinión al respecto, luego de dialogar con las Armadas, recomendó: ***"en la etapa final del diseño, se realicen estudios extensivos de simulación: prácticas de navegación, diseño óptimo en relación con las islas existentes; estudios de asignación de riesgos; estudios hidráulicos; etc."***.

Las Armadas, en su informe establecen en su capítulo final que: ***"El espacio total navegable actual, con la construcción del puente, quedará reducido al 31%!"***. Se trata, a nuestro juicio, de la situación más grave que generaría la construcción del Puente.

En su último punto (12.3) referido a ANALISIS DE RIESGO NAUTICO, las Armadas indican:

"Una vez establecido el diseño del puente, deberá realizarse la determinación del correspondiente riesgo náutico que la implementación del puente producirá para así establecer los planes de contingencia más adecuados". Por lo tanto, este importante tema queda para después que se haya consumado la aprobación parlamentaria. Por lo mismo podemos ser responsables de riesgos que no conocemos al votar.

III) - EFECTOS SOBRE EL RIO

En relación a los impactos sobre el río la Consultora Louis Berger establece en su informe R 10, que:

a) se visualizan impactos durante la construcción que persistirán durante la operación:

*aumento de sólidos en suspensión por dragados y pilotaje, que se repetirán cuando se hagan trabajos de mantenimiento recomendando la necesaria aplicación de tecnologías para limitar la dispersión de sedimentos como la

necesidad de concentrar las operaciones de remoción en períodos de bajo flujo o de desplazamiento de especies de valor económico; así como en las etapas críticas del ciclo de vida de esas especies, con el fin de evitar la disminución en las capturas.

*Existirá una contaminación por remoción de sedimentos que se repetirá en las operaciones de mantenimiento lo que hace suponer que las mismas persisitirán en el tiempo, por la sola existencia del puente, con sus 1000 pilares.

*Las medidas de mitigación se consideran sólo para las especies de valor comercial, sin considerar las que no lo son, pero que forman parte de la cadena ictiológica. No considerar estas especies puede significar la disminución de las juveniles, que son alimento de otras especies comerciales.

*Los programas de monitoreo no son medidas de mitigación, sino que sirven como un simple control para evitar que se presente una situación crítica, que llevaría a una medida de veda temporaria con el consiguiente impacto negativo sobre el sector pesquero.

En este importante aspecto, no se consultó –por intermedio de la CARP o sin ella- al INAPE respecto a si, la presencia de la infraestructura del puente (con sus 1000 pilotes), podrá, o no, afectar el escenario vida y reproducción, para el aprovechamiento de la fauna ictícola de la zona en cuestión.
En tal sentido, no se cumplió con el Término de Referencia 4.1. indicado por el Banco Mundial para la fase 2: "*Valorización del Río de la Plata, el análisis será dirigido por un Biólogo Marino trabajando en las características generales del Río, con referencia a lugares específicos a lo largo del cruce*".
¿Trabajó un biólogo marino? ¿Existe un informe al respecto? No lo sabemos.
Y con fines idénticos, "Para la calidad del aire y la contaminación en sus características básicas?" Tampoco lo sabemos.
Hay que tener en cuenta que la producción de ruidos y vibraciones por operaciones de pilotaje y dragado –que persistirán con el tránsito vehicular posterior- podrán afectar a especies ictícolas en períodos sensibles.

IV) - REFERENCIAS SOBRE LA TRAZA

En un principio, los estudios de prefactibilidad determinaron cinco posibles trazas respecto al proyecto puente.

Finalmente, por Notas Reversales entre ambas cancillerías de fecha 13 de mayo de 1997, se resolvió la traza definitiva que figura en el Tratado a consideración del Senado, entre Punta Lara en la provincia de Buenos Aires y Punta de los Patos o Punta Arana en el departamento de Colonia; traza que había sido sugerida anteriormente –sin lo estudios correspondientes- por el BID-INTAL, en informe solicitado por la Comisión Nacional del puente, de fecha julio de 1985, que figura en "Análisis preliminar de la idea de proyecto de un puente internacional sobre el Río de la Plata", (Capítulo III, Puntos 27, 28, 29).

La decisión respecto a la traza Punta Lara- Punta de los Patos, surge de una decisión del Poder Ejecutivo de cada país, refrendada por Notas Reversales, que carece de fuerza de ley por no haber sido aprobada por los Parlamentos. Hoy, en caso de aprobar el Tratado que auspicia esta obra, deben aceptar la determinación de la traza que, en ambos países merece serias objeciones.

El Tratado expresa que habrá Notas Reversales durante el proceso, pero no protocolos u otros instrumentos que requieran aprobación parlamentaria. Tal situación lleva a considerar que el Tratado en consideración **no se configura como un Tratado Marco**, como se ha dicho. Además en él se determinan situaciones respecto, no sólo a la traza, (artículo 3 inciso a.) sino también a las posibilidades que tendría el concesionario en relación a establecer negocios en las cabeceras del puente por el régimen de free shop, creando un régimen de competencia desleal con el comercio establecido en la ciudad de Colonia..

Entrando a lo que para nosotros es fundamental, la traza elegida crea restricciones sobre la navegación de todo tipo que se realice en el estuario del Río de la Plata; nexo de unión del centro de América del Sur con el Océano Atlántico. Al efecto el estudio de las Armadas de ambos países señalan –reitero- que se reduce al 31% la navegación en la zona del puente.

La traza, al no estar respaldada por un exhaustivo análisis técnico ni económico-financiero ante las distintas alternativas presentadas en un principio, se presenta como **resultado de una decisión política sin los suficientes avales que la sustenten.** Su salida al lado uruguayo determina la desaparición del actual aeropuerto de Colonia.

Por otra parte, al sufrir la misma, una serie de variables en el diseño, se solicitaba urgencia a la Comisión de Asuntos Internacionales, la aprobación del texto del Tratado en consideración.

Las modificaciones sobre todo el tema del puente se han ido sumando, a medida que transcurría la discusión en esta comisión. Ello revela, además, que el proyecto llegó a nosotros con un estudio absolutamente insuficiente.

Por ejemplo: indicación de agregar al proyecto un puente secundario con 32 mts. de altura y 200 mts. de luz de vano central sobre el Canal Norte y otro puente secundario de similares características sobre el Banco Ortíz (aceptado por carta de la Comisión Nacional de 28 de julio de 1998). También la modificación de la forma de los pilares.

La traza se respaldó con otra decisión política que figura en el Artículo 17 del Tratado en estudio: "**Las Partes contratantes no realizarán ni autorizarán la construcción de otra unión vial fija a través del Río de la Plata, salvo que la intensidad del tránsito así lo justificare**".

Si bien los gálibos verticales (altura de los puentes de paso a buques) ha sido modificado en los últimos meses de 56 metros como lo indicara la consultora Berger a 65 metros, **se abrigan dudas respecto al pasaje de los buques de mayores dimensiones que se prevé en un futuro inmediato.**

Debe tomarse en cuenta que a esta obra se le reserva una vida útil de casi un siglo. El plazo de concesión que se fija en el Tratado es de un máximo de 35 años (art. 10 inciso 1).

Finalmente sobre la zona de emplazamiento de la obra, es importante lo que señala la Comisión Universitaria ante nuestra comisión: "*Asimismo, debemos destacar la peculiaridad de la ubicación del puente. Precisamente, la obra será emplazada en una ciudad que, pese a que ha sido dinamizada, principalmente por la actividad de Buenos Aires, pero también de La Plata, en cuanto a su demanda de recursos de materiales de construcción y valorización de sus aspectos turísticos, es el único punto de frontera que ha sido resistido tenazmente a lograr la síntesis social con su vecino. Es más: se percibe una actitud de resistencia que se traduce en las encuestas realizadas. Por otra parte, este proyecto tiene trascendencia porque el sistema fluvial complejo Hidrovía-Río Uruguay, así como los puertos platenses, y aún los oceánicos, están vinculados con lo que le ocurra a Colonia y a la obra en sí*".

V) - SOBRE LA SEDIMENTACION AL OESTE DEL PUENTE

Un tema que concita preocupación es lo atinente al impacto ecológico de los arrastres del Río que se pueden provocar por los 1000 pilotes que sustentarán el puente.

En Comisión de Asuntos Internacionales se ha manifestado la preocupación en cuanto no existe ningún estudio que en forma justa y certera asegure que el puente no provocará la anegación de las bocas del canal Martín García, paso fundamental para el movimiento de barcos hacia y desde los puertos del litoral uruguayo.

Si bien los estudios, en su apartado Medio Ambiente, indican que "*La obra no afectará el régimen hidrodinámico del Río de la Plata. Del estudio de*

sedimentación surge que su incremento en el canal de navegación, debido a la influencia de las pilas del puente, no será significativo"; cabe la pregunta: **¿qué ocurrirá fuera del canal principal de navegación, al reducirse la velocidad de las aguas?.**

El color marrón predominante en las aguas del Río de la Plata se debe al permanente flujo de materias en suspensión descargadas por los ríos Paraná y Uruguay. El caudal que ellos vuelcan oscila entre 6.000 y 23.000 metros cúbicos por segundo y la pendiente es de 5 cm. Por km. En dirección sureste.

Esta agua disminuyen su velocidad debido al ensanchamiento que se produce al aproximarse a la desembocadura en el Río de la Plata; ésta disminución de la velocidad tenderá a producir la sedimentación de la materia en suspensión.

No hay duda que en varias épocas del año el Río transportará un caudal importante produciendo fuertes turbulencias en su choque con las pilas del Puente dificultando el pasaje de embarcaciones a través de la sección principal.

La disminución en el ancho disponible del Río producirá aumento de velocidad de escurrimiento, fuerte presión sobre la estructura del Puente e inundaciones en las zonas costeras (principalmente en caso de sudestadas). Es frecuente verlo en las costas de Colonia, San José y también Montevideo.

VI) - SOBRE EL IMPACTO

La Consultora Berger expresa en su estudio inicial: "Dado que existe la posibilidad de que el proyecto tenga un impacto negativo en el medio ambiente, se exigirá la protección de habitat natural" Sin embargo, vemos que algo tan importante queda librado a lo que se acuerde posteriormente con el concesionario.

Si bien la Consultora Louis Berger realizó estudios de impacto, fundamentalmente en su informe R10 (fase 2), determinando los que se producirán en la costa argentina y en la uruguaya, en el Tratado a estudio del Parlamento, por su Artículo 19 surge la obligación que tendría el concesionario de adoptar, "**todas las medidas que sean necesarias para atenuar o impedir los efectos negativos que pudieran producir la construcción, existencia y operación del puente. Dichas medidas serán precisadas en el contrato de concesión**".

En relación a esto, por el Artículo 10, inciso 2, se señala: "**El concesionario deberá ejecutar un programa permanente de protección ambiental, de conformidad a las normas vigentes en ambas Partes Contratantes**".

Es de destacar que no se han compatibilizado, en un Protocolo, las normas sobre protección ambiental en Argentina y Uruguay.

Esto obliga, inevitablemente, a la determinación de **cuáles son las normas que deberán tenerse en cuenta a tales efectos**, ya sean internas de los Estado o que emanen de reglas internacionales con fuerza de ley en cada Estado.

La prensa ha informado hace apenas unos días, que el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente del Uruguay, se puso en contacto directo con su similar de Argentina, en entrevista realizada por ambos Ministros, con el fin de acordar futuras líneas de acción y estrategias; creando una Comisión Binacional de Medio Ambiente a los efectos de analizar un proyecto de evaluación de impacto ambiental respecto a la construcción del puente. Tal decisión la inicia el MVOTMA recién hace un mes, cuando debió ser al comienzo del tratamiento del tema del puente.

En tal sentido, cabe la necesidad de compaginar entre las legislaciones argentina y uruguaya, la legislación correspondiente a la protección del medio ambiente, que en Uruguay está consagrada a nivel constitucional y por la ley 16.466 y su decreto reglamentario 435/94, que obligan la evaluación del impacto ambiental previa a la realización de obras tales como carreteras o puentes.

Consideramos pues, que es una tarea previa inevitable y fundamental, compatibilizar las normas en materia de ambos países. Ello surgirá de la preparación y negociación de un **Protocolo en materia ambiental** que dilucide todos los términos que puedan surgir de posibles cuestionamientos, con el fin de cumplir lo establecido por la Constitución y la ley.

Para Colonia existen por lo menos dos perjuicios: contaminación cultural y tener que absorber 10% más que su población actual; en efecto se estima en aproximadamente 2.700 personas las afectadas al obrador del Puente. No podemos olvidarnos de la contaminación previsible por el aumento del tránsito.

Otros aspectos refieren a la afectación posible de la isla de San Gabriel y de la Hidrovía (Puerto de Nueva Palmira).

También el dragado del Canal de Martín García lleva a que éste cruce el Río hasta tornarse casi paralelo a la traza elegida para el puente; de este modo todo el refulado que necesariamente debe producirse en el dragado del Canal se constituirá en otro obstáculo en el escurrimiento del Río y especialmente a los pies del Puente.

Todo ello sin dejar de destacar: problemas de seguridad, agravamiento de problemas sociales, culturales, etc.

VII) - EL TRANSITO

La construcción de un puente sobre el Río de la Plata se ha pretendido justificar por diferentes razones, en el curso de las presentaciones del Sr.

Ministro de Transporte y Obras Públicas como de los Miembros de la Comisión Nacional del puente y del Eje vial ante vuestra Comisión.

Es de recordar que en las presentaciones iniciales de la idea, aparecían asociadas las obras del puente con un eje vial que cruzaría el territorio uruguayo de suroeste a noreste, pretendiendo unir el tránsito terrestre desde Chile a Santos, pasando por Argentina y Uruguay, provocando la unión vial entre los océanos Pacífico y Atlántico. Se trataba de una idea de macro integración muy atrayente. Sin embargo, al Poder Legislativo uruguayo sólo llega la posibilidad de la construcción del puente. Ante la ausencia de trabajos o iniciativas serias sobre dicho eje vial, es de destacar valiosas opiniones contradictorias, que muestran la falta de una verdadera preocupación por la apuntada idea.

En sesión de la misma realizada el 28 de julio de 1994, el Ing. Carlos Cat –presidente de la Comisión Eje Vial- acompañado por el Ing. José Serrato expresó que: "***Evidentemente este puente está totalmente relacionado con un eje vial, se precisa, evidentemente, de un eje vial que luego un puente pueda funcionar eficiente y eficaz***".

Un año después, el 23 de agosto de 1995, el Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas expresó a los Señores Miembros de la Comisión que: ***El puente es viable por sí solo, independientemente de la existencia del eje vial. Creemos que para éste último exista es necesaria la realización del puente; si éste no se construye, el eje vial pasará por Uruguaiana- Paso de los Libres***".

Se ha manifestado que el puente atraerá un tráfico derivado de camiones, fundamentalmente, en su vinculación entre Porto Alegre-San Pablo con Buenos Aires y, en una proyección, hacia Chile.

El Canciller argentino se refirió a que una de las preocupaciones centrales estaba en la determinación por parte de la Comisión Tripartita – Brasil, Argentina y Uruguay – del establecimiento de ese eje vial San Pablo-Buenos Aires. El Canciller argentino expresó que la construcción del Puente no tendría sentido sin el eje vial.

El Sr. Ministro de R.R.E.E. de nuestro País acota que hay una fuerte vinculación de ambas obras (Puente y eje vial). En uno hay un tratado (Puente) pero el eje vial es una construcción complementaria, vinculada al Puente; éstas obras están en etapas diferentes y la República Argentina ve al eje vial como una condición "sine quanon". Agrega el Sr. Ministro que no ha profundizado con el Canciller argentino este punto "en términos de detalles, pero hemos concordado en la unidad inexorable que existe entre ambos proyectos".

Respecto al "eje vial" o "corredor de integración" entre Brasil y Argentina, luego de la presentación de variables presentadas en setiembre de 1993 por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la época, en relación a

un eje cruzando territorio uruguayo, nada y poco se habla últimamente al respecto.

El Vice-Presidente del grupo ejecutivo para la "Integración de Políticas de Transporte" del Brasil, declaró recientemente que no estaban planificando ninguna nueva infraestructura para adecuarse al tráfico que pueda generar el puente Colonia-Buenos Aires.

Por otra parte, el Embajador argentino en Brasil, opinó que si al puente se lo considera en forma aislada, el costo del combustible más el peaje, no lo hacen competitivo frente al transporte naval.

Ultimamente se considera la construcción del puente sólo como un dinamizador del turismo argentino, fundamentalmente hacia la zona de influencia de los balnearios de Colonia.

Las estadísiticas recientemente presentadas por el Ministerio da Fazenda de Brasil, la División de Control Aduanero indica que: **el movimiento de vehículos de carga en aduanas en la frontera de Río Grande del Sur con Argentina entre 1990 y 1996, aumentó en estas cifras:**

Por Uruguaiana-Paso de los Libres		**Por Pto. Xavier-San Javier**	
1990	**total: 58.466**	**1990**	**total: 1.720**
1994	**105.228**	**1994**	**9.447**
1995	**127.441**	**1995**	**9.887**
1996	**139.775**	**1996**	**13.206**

En tanto, por los puentes Paysandú-Colón y Fray Bentos-Puerto Unzué las cifras no han sufrido crecimiento, lo que lleva a que el retorno del capital invertido en los mismos, a casi 30 años de construído no alcance al 18%.

Esto ha llevado a que el Instituto de la Universidad de Harvard, expresamente consultado por Louis Berger, refiriéndose a las cifras del posible **tránsito** por el puente proyectado, señale: "***Realmente, mucha confianza en el tráfico generado sugiere una necesidad de chequeos adicionales y de verificar todos los datos y análisis relevantes***" (página 8).

En relación al tránsito vehicular, la Comisión Nacional indica que el tránsito proyectado puede llegar a situarse entre 4.000 a 5.000 vehículos día/año, tomando como referencia el pasaje por el control de peaje sobre el río Santa Lucía a la entrada al departamento de Montevideo, sin considerar que por ese punto está circulando permanentemente el tránsito de la zona este y sur-este del Uruguay, a través de las rutas nacionales 1, 2 y 3.

La Universidad de Harvard coincide con el informe de la consultora Berger que en 1997 indicara: "***El tráfico entre Argentina y Brasil,***

actualmente no atraviesa dicho país (Uruguay) pues el ahorro de distancia es pequeño y además existen las siguientes dificultades:

1) el pasaje por dos aduanas en lugar de una,
2) la dificultad de los trámites en la aduana de Uruguay,
3) el menor costo del transporte en Brasil,
4) la existencia de depósitos en Uruguaiana, lo que fomenta el trasbordo".

Respecto al tráfico generado, la Consultora SAIC indica que "***En un escenario de crecimiento medio y con un valor de peaje de U$S 225.oo el tránsito generado jugará un papel menor en el total del tránsito que atraviese el puento***". *(Pág. 67).*

La consultora requerida por Louis Berger, fue el Instituto de Estudios Avanzados (IIAS) que en el capítulo "Evaluación económica" (pág.30) indicó: "***En esta etapta del análisis se asume que no existen garantías explícitas o implícitas del rendimiento económico del puente por parte de las dos naciones. Por lo tanto, si el concesionario del puente experimenta un resultado económico mediocre por una razón distinta de un bajo nivel de volumen de tráfico, no tendrá un efecto directo sobre los beneficios económicos recibidos por los países. Si en el futuro se celebran acuerdos con los dos países que impliquen subsidios u obligaciones condicionales en los dos países, entonces se deberán modificar los resultados económicos presentados en este capítulo***".

A mayor abundamiento veamos las consideraciones económicas de la competencia en los cruces del Río de la Plata según Harvard Institute for International Development.

HIID asesoró a la Comisión en la evaluación de las perspectivas financieras y económicas de construir un Puente sobre el Río de la Plata: el rol de HIID fue con respecto a la organización y planificación del proyecto de Puente. Aclara que no participó directamente en ninguna de las investigaciones básicas hachas por los diferentes contratistas. Revisó los trabajos realizados por varios Consultores y SUPUSO que estos trabajos eran correctos en base a los hechos, salvo que se haya explícitamente informado lo contrario.

Veamos sus conclusiones:

a) Respaldan que un puente de U$S 800 millones con sólo dos vías de tránsito: podría financiarse en forma privada SUPONIENDO que se den buenos y contínuos indicadores macroeconómicos y de performance comercial; en estas hipótesis los costos podrían ser más que cubiertos por los ingresos que generará el Puente. Pese a ello el puente se hará con cuatro vías, duplicando su costo.

Acota que los SOBRECOSTOS son típicos de proyecciones como las realizadas y podrían tener una magnitud suficiente como para comprometer el proyecto, como lo haría cualquier recesión económica severa en los primeros años de funcionamiento del puente (el Puente podría costar un 50% más que lo previsto).

b) No se han analizado en detalle las inversiones y rendimientos de rutas terrestres alternativas.

c) El proyecto incorpora un nivel de demanda relativamente bajo (para una Infraestructura de 4 sendas) y un nivel relativamente alto de costos de capital. Esto podría hacer atractiva la construcción del puente en etapas: primero con dos y luego con cuatro sendas.

d) La C.B. debería ser extremadamente escéptica respecto a argumentos para subsidiar la construcción del Puente. No se ha presentado evidencia significativa de que existe una justificación pública para actuar. La única excepción es si se le da mucha trascendencia al tema desempleo, o sea la fuente de ocupación y sólo por el tiempo que dure la construcción de la obra,

e) Por lo tanto, permanece sin determinar de qué tamaño y con qué riesgo aceptable puede ser viable desde le punto de vista económico o financiero del Puente.

f) HIID intentó explorar los temas indicados en e) pero corresponde destacar que estos análisis son estrictamente hipotéticos y dependen de varios supuestos, no sólo con referencia a las proyecciones de demanda sino también con referencia al crecimiento comercial e industrial, la tasa de descuento y otras variables económicas.

Se han presentado varias estimaciones de costos para una infraestructura como la prevista, las que varían de U$S 700 millones a U$S 1.000 millones (fines de 1990).

Se ha analizado la opción de un puente más elevado con dos tramos, el que interferiría menos con el tráfico fluvial, pero éste costaría U$S 1.500 millones.

En teoría esta infraestructura debería ser capaz de manejar de 50 a 70 millones de viajes de auto por años siendo que en el presente el tráfico sobre el Río de la Plata sería igual al equivalente a 2 millones de autos por año como máximo.

g) Nadie estudió qué puede suceder si Uruguay y Argentina entraran súbitamente en las sociedades de consumo modernas con tasa de adquisición de autos rápidamente creciente y se diera una situación de congestión del Puente, con los consecuentes posibles accidentes.

Tampoco se realizó el análisis de demanda con tasa de diferenciación por tiempo de uso, a pesar del carácter altamente temporal de los cruces del Río de la Plata.

Deben efectuarse también estudios de sensibilidad de impacto de retrasos reglamentarios, particularmente en los años posteriores a la primera década de funcionamiento del Puente (recordar crisis de OPEP, toma de poder por otros partidos políticos, etc.).

h) No surge claramente el análisis efectuado para la determinación de los peajes: U$S 75 por auto; U$S 600 por autocar y U$S 225 por camión.

Todas las estimaciones se han hecho con criterio simplificador y los informes de los Consultores son poco explicativos.

i) En 1996 se registraron 4,8 millones de viajes de pasajeros con cruce de frontera; se supone que crece un 6% por año entre 1996 y 2002; para el año 2002 tendríamos 7 millones de cruces de pasajeros. Se espera un crecimiento económico simultáneo del 4% anual.

Falta convertir este número de 7 millones de viajes totales de pasajeros en ingreso potencial a través del Puente, es decir conocer los factores de derivación. Debería disponerse desde el primer año de construído el Puente de U$S 170 millones de dólares anuales para hacer frente a los servicios de deuda.

Parece difícil de alcanzar la cifra necesaria con las estimaciones de los ingresos por peaje de camiones para el año 2002, sobretodo teniendo en cuenta que el mismo será sensible a la diferenciación de costo frente a rutas alternativas. Estas dependerán del mantenimiento y mejoras viales en las distintas alternativas así como de la efectividad y eficiencia de las Aduanas y otros trámites en los límites internacionales.

j) No se incluyen ingresos por concepto de otras actividades que no son el transporte: servicios alimenticios, productos exentos de impuestos, etc..

k) No debe confiarse en el tráfico generado sin hacer nuevos estudios.

l) El Puente con un costo de U$S 800 millones genera un valor presente neto positivo (1990). Resultan valores presentes negativos sólo si la economía crece muy lentamente (3% por año) y los peajes se establecen bastante bajos: U$S 60 por auto y U$S 100 por camión.

El Puente de U$S 1.500 millones parece no viable financieramente salvo con un crecimiento económico del 5% anual, los peajes en rangos medios y alta utilización del Puente.

m) El hecho de que una infraestructura pueda ser financiada no quiere decir que deba serlo, especialmente si un emprendimiento más chico o desarrollado en etapas puede servir igualmente (pocos vehículos en los primeros años de operación). No olvidar que el tiempo es dinero, especialmente cuando nos enfrentamos a tasas de descuento de dos dígitos.

n) Se recomienda un proceso licitatorio en dos etapas: 1) los licitantes deberían establecer sus avales financieros y presentar un "Plan de Desarrollo"; 2) debería incluir sólo aquellos licitantes con adecuada

financiación y propuestas aceptables desde el punto de vista ambiental. El ganador sería quien presente la oferta más alta por la Concesión.

Finalmente destacamos que. En el informe de Harvard se señala que, en general en este tipo de obras el costo final suele superar largamente al calculado en la etapa inicial.

VIII) - SOBRE LA COMISION ADMINISTRADORA QUE CREA EL TRATADO

Por el Capítulo IV (artículos 25 a 32) el Tratado crea una "*Comisión Administradora del Puente Colonia-Buenos Aires, que gozará de personalidad jurídica internacional para cumplir su cometido*".

Se integrará con cinco representantes de cada país (uno por los Ministerios de Relaciones Exteriores, otro de los Ministerios de Obras Públicas y otro de la Comisión Administradora). No se indica ninguno por los Ministerios de Medio Ambiente.

Como sujeto de derecho internacional, diferente a los Poderes de los Estados Parte, se caracterizará por poseer de voluntad autónoma, independiente de aquellos.

No se prevé ningún tipo de potestad parlamentaria en lo que se refiere a la designación de dichos Miembros.

No se establece cómo se computarán las opiniones con el fin de adoptar resoluciones: si por integrante o por país. (En la Comisión Mixta de Salto Grande las decisiones se toman por mayoría de los representantes. En la CARP, cada Delegación tiene un voto).

Reviste importancia lo expresado en el artículo 32 del Tratado, por cuanto "*La Comisión Administradora informará semestralmente a los Gobiernos de las Partes Contratantes a través de los Ministerios de Relaciones Exteriores*", es decir que la Comisión se limita a dar cuenta a los Estados de su actuación. No se prevee intervención del Tribunal de Cuentas ni contralor de ningún otro organismo del Estado. Tampoco se determina cuando finaliza la misma.

¿Qué sucederá cuando finalice el tiempo de concesión? (Establecido hasta 35 años).

Otras facultades que se asignen a la Comisión, se acordarán por las Partes por canje de notas reversales. **Lo que implica la ausencia de participación del Poder Legislativo.** En cuanto al control del Medio Ambiente, el mismo recae **exclusivamente en la Comisión Administradora, en forma independiente y permanente.**

Por el artículo 24 y 27, el contrato de concesión se celebrará entre la Comisión y el concesionario.

¿Qué se entiende por "concesión" conforme lo indica el Tratado? Artículo 10: "***La concesión tendrá por objeto el diseño del proyecto ejecutivo y la construcción del puente, así como su operación y mantenimiento en las condiciones que se establezcan en el contrato de concesión y por un plazo máximo de 35 años, a exclusivo costo, cargo y riesgo del concesionario. El plazo definitivo de la concesión será establecido por las Partes por canje de notas***".

El hecho de las casi ilimitadas atribuciones que tendrá la Comisión Asesora, ha movido a la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado a incorporar, en el mismo texto de aprobación del tratado, una serie de disposiciones de dudosa validez jurídica, teniendo en cuenta lo que nuestra Constitución atribuye al Parlamento en materia de ratificación de tratados internacionales.

IX) - IMPUESTOS Y EXENCIONES

En cuanto al artículo 16, "***Las Partes contratantes acuerdan que el diseño, construcción, operación y mantenimiento del puente, realizados por el concesionario estarán exentos del Impuesto al Valor Agregado, aplicable en cada una de ellas***".

El concesionario se verá alcanzado por "*el impuesto a la renta, el que cada Parte Contratante se determinará en función de los ingresos originados por viajes iniciados en cada una de ellas; los aportes y contribuciones de la seguridad social, conforme a las disposiciones que establezca el* ***acuerdo adicional*** *relativo al régimen de seguridad social; y a las tareas por servicios efectivamente prestados y* ***que hayan sido incluidas*** *expresamente como exigibles en el contrato de concesión*". En todo esto sólo inteviene la Comisión.

En presencia del Sr. Ministro de R.R.E.E. hicimos hincapié en que una vez aprobado el Tratado, ningún Poder del Estado tendrá intervención ni en el Pliego de Condiciones, ni en la adjudicación de la obra, ni en las condiciones del contrato ni en el contralor del Puente.

El Ministro contesta que la Comisión Binacional tiene una estructura similar que la utilizada por la Comisión A. de la Represa de Salto Grande; el Senador Mallo aclara que la delegación uruguaya tiene un voto por persona en esta última Comisión y que sólo para las restantes obras binacionales el voto es por país a diferencia de lo que pasa con la Comisión Binacional de Salto Grande.

En este Tratado sobre el Puente no se dice nada de cómo se vota. La contestación del Sr. Ministro se refiere a que la Comisión informará en forma similar a como lo hace la Comisión de Salto Grande pero no aclara cómo se votará.

Posteriormente agrega "la toma de decisiones en una obra que se define sometida a un régimen de condominio requiere el ser adoptada por consenso de ambas partes". Finalmente propone estudiar cómo componer la toma de decisión de nuestra delegación. Pero, para entonces ya estará consumada la acción del Parlamento, puesto que -al presente- nada se ha hecho al respecto.

Posteriormente el Sr. Ministro expresó algo que considero muy importante: "La modalidad de derecho interno bajo la cual operaría la delegación no lo hemos examinado como un tema del propio Tratado. .....se trata de un asunto uruguayo, nacional, que nuestro Derecho podrá establecer con base en la Ley". ¿Lo hará después del llamado a licitación, adjudicación de la obra y la infinidad de decisiones trascendentes que está tomando y deberá tomar en las diversas etapas que prevee el tratado?

El Sr. Presidente de la Comisión insiste en si se pueden efectuar recomendaciones al Gobierno para que adopte determinados criterios en los contratos de la concesión. El Sr. Ministro contesta afirmativamente siempre que mantuvieran la calidad de recomendaciones que no hacen a la aceptación ni al rechazo del Tratado. Teniendo en cuenta la reconocida versación jurídica del Ministro Opertti, el tema de la dudosa constitucionalidad a que aludimos, quedaría aclarado en forma negativa.

X) - SOBRE LAS ZONAS DE CONDOMINIO

No aparece aclarada por la interpretación del Sr. Ministro de R.R.E.E. en lo referente a "que las Parte Contratantes se obligan a declarar oportunamente de necesidad o de utilidad pública y sujetos a expropiación las áreas ubicadas en sus respectivos territorios......así como a practicar en sus respectivas jurisdicciones los actos legislativos, administrativos y judiciales tendientes a expropiar o a afectar dichas áreas y sus mejoras o a construir servidumbre sobre ellas".

¿Quién determina la utilidad pública? Es la Comisión Administradora del Puente, razón por la cual el Poder Legislativo se ve obligado a declarar la utilidad o necesidad pública de un predio por el sólo hecho de que se lo requiera dicha Comisión.

Otra omisión importante en el tratado, es que no se determina el área de las zonas de condominio: ¿serán 2 Há, 20, 200? También lo determinará la Comisión. Recuérdese la importancia del asunto en cuanto en esas zonas entrecruzarán las legislaciones de los países, como es obvio.

XI) - LA CONSTRUCCION DEL PUENTE Y EL PUERTO EN EL ESTE OCEANICO URUGUAYO

En estos largos 13 años en que se viene analizando el proyecto puente y sus repercusiones en el desarrollo nacional, en ninguna oportunidad se ha manifestado la voluntad de las partes en **una complementación portuaria de integración regional.**

Menos aún la posibilidad que Uruguay, mediante una infraestructura de un puerto en aguas profundas en Rocha - como se viene planteando- a través del proyectado puente Colonia-Buenos Aires, éste puede servir de enlace entre la Argentina y el frente marítimo nacional.

A aquellas variables: **puente-eje vial, puente por sí solo**; nunca se planteó concretamente la posibilidad **puente complementación portuaria**.

Al respecto el informe Harvard considera: "***Alternativamente, si el puente mejora el acceso entre los diversos puertos entre sí y sus "hinterlands", entonces una racionalización puede darse en el desarrollo de las infraestructuras portuarias***".

Fundamentando: "***La tendencia mundial ha sido la consolidación en pocos y grandes puertos servidos por mayores barcos, ensamblando y distribuyendo cargas para cada vez mayores "hinterlands"***.

Y afirma Harvard: "***En el Río de la Plata esto puede significar una concentración en puertos con profundidades naturales y cercanos al océano, con el consiguiente incremento del transporte en camiones***".

Esta situación no se presenta. Por el contrario, la República Argentina viene cumpliendo su proyecto de llevar a 32 pies (casi 10 metros) los puertos de la hidrovía Paraná y estudia un proyecto del Capitán Mercante Bruno Pellicetti de levantar un puerto-isla en Ensenada, en la zona de espera de practicaje, a pocas millas del gálibo principal del puente, a 5 kilómetros de la costa y que tiene una profundidad natural de 9,5 metros que se llevaría a 45 pies. **Un verdadero puerto en aguas profundas en el Río de la Plata, pero en territorio argentino.** De concretarse quedaría muerta o sumamente disminuida la posibilidad de un puerto de aguas profundas en nuestras costas oceánicas.

XII) - OPINION DE LA UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA

1. <u>Objetivos</u>. Teniendo en cuenta avances sectoriales, documentos y comentarios, el trabajo aporta un enfoque global sobre la posible construcción del puente. Se analizan los argumentos de a propuesta y se evalúan los

impactos posibles de la obra, considerando especialmente las alternativas a la misma.

2. Notas aclaratorias. No es posible hablar de estudios sociales puramente "técnicos". En este sentido, una idea que está en la mente de muchos es que el puente encarna el "progreso". Pero parecen existir demasiados ejemplos en el mundo de problemas y devastaciones sociales y ambientales porque se realizaron proyectos entendiendo al progreso sólo como productivismo, lo nuevo, los beneficios económicos de un sector, o las modas.

3. Hay preguntas clave. A nuestro entender, y pese a la enorme complejidad de la obra, una de ellas resume lo central: de qué manera incide sobre la calidad de vida de la población.

La justificación de la propuesta afirma que los sectores productivos la requieren; lo mismo hace en relación al flujo de turistas. Sin embargo, ¿es esto así? Esta interrogante se sustenta sobre todo en que el actual vínculo opera exitosamente y es sencillo ampliarlo. La inquietud se acentúa al considerar las posibilidades de ingreso al mercado de Buenos Aires. Asimismo, se abriría la posibilidad de un flujo de productos hacia nuestro país, frustrando posibilidades de desarrollo de la región.

En cuanto al financiamiento de la obra, si bien sería privado, habría que realizar grandes inversiones en obras complementarias.

La estimación del impacto en la región indica que una extensa zona pasaría a depender directamente de la capital argentina y grandes contingentes poblacionales radicarían en la costa uruguaya. Esto generaría grandes cambios en los patrimonios y en el estilo de vida (el proyecto conlleva la virtual imposibilidad de tener cierto control sobre el mismo). Por tanto, en cuanto a la oportunidades de empleo; las actividades empresariales a desarrollar; el aprovechamiento de las opciones, surgen inquietudes acerca del mejoramiento de la calidad de vida de la población de es región del país.

Por estas interrogantes, el proyecto debiera considerarse como una oportunidad para debatir las alternativas regionales, en función del desarrollo del hombre, en armonía con su entorno.

XIII) - CONCLUSIONES DEL TRABAJO DE LA COMISION UNIVERSITARIA DEL PUENTE COLONIA-BUENOS AIRES

a) No se profundizó la indagación sobre la necesidad de la obra así como sobre la premura de su ejecución.

b) Todas las inversiones que asume el Estado uruguayo para potenciar la funcionalidad del Puente, constituyen subvenciones indirectas, en total contradicción con el fundamento para elegir el modo de financiación. Mientras la cabecera uruguaya desplaza de su afectación actual, territorio próspero, activo y conectado a una urbanización dinámica, la región de Punta Lara espera y su poblado aspira a ser dinamizado por la obra y por la actividad que se realizaría en esa cabecera.

c) Se generará una corriente migratoria hacia la localización de la obra, que superará con creces los puestos de trabajo concretos, con las consecuencias de los asentamientos irregulares y diversos problemas sociales.

d) En la comunidad coloniense surgen actitudes de generalizada incertidumbre ante los eventuales impactos negativos del rápido crecimiento del flujo poblacional argentino sobre la identidad local y su estilo de vida.

e) Es necesario dilucidar qué impactos serían atribuibles al Puente en particular al turismo local.

f) La evaluación del impacto de la obra sólo se efectuará una vez se tengan los datos definitivos y el concesionario haya terminado el Proyecto Ejecutivo que le encomiende la concesión de la obra. Por tal razón tampoco lo conoceremos los parlamentarios en el momento de nuestra decisión.

g) Por razones ecológicas y económicas el mundo y la región han optado por dar prioridad a las máximas posibilidades de transporte por agua. La obra implica entrar en competencia con los medios alternativos, además de incrementar el riesgo de su rentabilidad, permite suponer que, al fin de la concesión, se corra el riesgo de recuperar una infraestructura cuya funcionalidad sea obsoleta.

h) Si el Parlamento aprueba el Tratado, otorga una amplia delegación de funciones en la Comisión Administradora y sólo tendrá información a posteriori de los hechos que comporta el proceso licitatorio y el de la gestión de obra, es decir con los hechos totalmente consumados y sin posibilidad de exigir responsabilidades políticas por la índole de la Comisión Asesora. Como se ve no es asesora sino ejecutora y única responsable, con la única obligación de un informe semestral.

Por todas estas razones y muchas otras que expondremos en Sala, es que hemos dado nuestro voto negativo. Como obra de integración podría ser trascendente, pero los aspectos negativos, no aclarados o no suficientemente estudiados, son muchos. En el estudio, definición, licitación, contralor y todos los demás aspectos de la obra pública más importante de la historia del Uruguay, no intervendrá el Parlamento ni el Tribunal de Cuentas, ni el

organismo especializado del Estado que es el Ministerio de Obras Públicas. Es demasiado grave.

Sala de la Comisión, 22 de octubre de 1998.

CARLOS JULIO PEREYRA
(Discorde)

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el proyecto.

(Se lee)

-En discusión general.

SEÑOR GARGANO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR GARGANO.- Señor Presidente: inicio esta intervención un poco perplejo, porque supongo que todo el mundo estará informado de que hemos elaborado un informe contrario a la aprobación del Tratado y, por ende, a la construcción de un puente sobre el Río de la Plata. Parecería un poco lógico que las intervenciones se fueran dando en orden, pero no importa porque igualmente puedo dar la opinión que ya ha sido planteada por escrito a los señores Senadores. De pronto, este ordenamiento tiene sus resultados y se rechaza la aprobación del referido Tratado.

En primer lugar, deseo señalar que la consideración del proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo dio motivo a que en la Comisión de Asuntos Internacionales se realizara un estudio exhaustivo de la obra a partir de la conclusión inicial de que la aprobación de dicho Tratado suponía dar vía libre a la construcción de la obra. De modo que aunque pudiéramos ocuparnos extensamente del contenido y de las disposiciones del Tratado, la idea central es opinar sobre la obra en sí misma, porque aquel parte de la base de que la obra es necesaria, viable y que traerá beneficios económicos para el país. En conclusión, se redacta un Convenio, un Protocolo que la Argentina y el Uruguay sancionan conjuntamente para la gestión de la obra, pero hay que empezar por saber si ella en sí misma era necesaria, viable económicamente y que no impactara negativamente sobre el medio ambiente, así como tampoco sobre el territorio y el estuario del Río de la Plata, además de su navegabilidad. Asimismo, hay que prever las consecuencias que tendría la instalación de una obra gigantesca -cabe recordar que sería el puente más largo del mundo que se construiría en la zona, ya que se habla de 43 kilómetros de extensión- que nadie sabe si será de cemento o de hierro porque aún no hay una opinión definitiva sobre cual será el método de construcción.

Desde el comienzo quiero hacer una apreciación que me parece pertinente. Esta obra tiene una génesis de larga data, pues es a partir de 1985 que, con el advenimiento de la democracia, durante la Presidencia del doctor Sanguinetti y a posteriori de la dictadura, se firman las primeras notas reversales y se crea la Comisión Binacional a la que se encomienda la realización de los estudios de prefactibilidad. Quiero destacar que después de más de 12 años de trabajo de esa Comisión y con un gasto que presumo elevado porque no sé cuántos millones de dólares se han gastado en los trabajos que ha realizado durante todo este tiempo, se llega a la culminación de los estudios de prefactibilidad que habilitan el tratamiento del tema en el Pleno del Senado.

Deseo puntualizar desde el comienzo que es recién en el curso del último año y en función de las demandas que se hicieron en la Comisión que primero hubo un estudio de factibilidad económica, realizado por la Universidad de Harvard, que insumió los primeros meses de este año. Asimismo, hubo un informe de las Armadas argentina y uruguaya, también solicitado recién en el mes de agosto o setiembre del año 1997 por la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Obsérvese: en 1997 se solicitó a las Armadas que hicieran un informe sobre el impacto de la navegabilidad en el Río de la Plata, es decir, doce años después que se instalara la referida Comisión Binacional. O sea que hasta ese momento parecía no existir preocupación acerca del impacto que se podría dar en el sistema de navegación del Río de la Plata.

Creo que es importante señalar desde el inicio estos dos aspectos, porque tengo una opinión que emito respetuosamente en el seno de este Cuerpo y también referida a los integrantes de esa Comisión, en el sentido de que ésta no ha actuado bien, porque no puede admitirse que a 12 años de instalada recién se le ocurra pedir un informe a las Armadas para analizar el impacto que la construcción del puente iba a tener sobre la navegabilidad del Río de la Plata o pedir un informe a la Universidad de Harvard sobre la viabilidad económico-financiera de la obra. Se entendería que esas serían las medidas iniciales que debería haber tomado, y no después de 12 años de instalada.

De todos modos, vayamos directamente a lo que es nuestra opinión sobre la obra en sí, su viabilidad económico-financie-

ra, su impacto sobre la navegabilidad del Río y el medio ambiente.

Sobre el tema de la viabilidad económica, debemos decir que de acuerdo con el artículo 2 del Tratado, la construcción del puente Colonia-Buenos Aires será realizada por el régimen de concesión de obra pública, cuyo titular, será seleccionado mediante licitación pública internacional de oferentes. Por lo tanto, la factibilidad financiera es el factor crucial en la evaluación de este proyecto de inversión privada de capital, ya que debe quedar absolutamente claro que ambos Estados no realizarán aportes de capital para la construcción del puente.

Obviamente, dentro de los cálculos de rentabilidad, deberá tomarse en cuenta que el puente soportará, básicamente, dos tipos de flujo de transporte: el turístico y el comercial. No cabe duda que la sola existencia del puente determinará un aumento del flujo turístico, pese a que a esta fecha esta demanda está absolutamente cubierta con los medios existentes: puentes sobre el Río Uruguay y transportes fluviales -ferries- que operan entre Buenos Aires-Montevideo, Piriápolis-Buenos Aires, Colonia-Buenos Aires. Es más, esta oferta de medios se ha incrementado ahora -como lo mencionamos recién- con la habilitación de los ferries que llegan hasta el puerto de Piriápolis. Por lo tanto, en una primera instancia podemos afirmar que la rentabilidad basada en el flujo turístico de transporte sobre el puente sufrirá, desde el inicio, la competencia de los ferries y, en última instancia, las opciones estarán determinadas por el valor del peaje.

En lo que respecta al flujo comercial, es obvio que éste estará sustentado por la oferta que brindaría el puente a un eventual intercambio entre las grandes megalópolis del MERCOSUR, Buenos Aires-San Pablo. Al respecto, queremos destacar una tendencia universal en lo que tiene que ver con el transporte de cargas. Desde el punto de vista económico, es mucho más redituable el transporte marítimo de contenedores. En tal sentido, destacamos que en 1997 el tráfico de contenedores vía marítima registró un crecimiento del 38% y es nueve veces más barato que el carretero.

Quiero llamar la atención al Senado sobre este dato, que es básico e inicial. Si el tráfico marítimo es nueve meses más barato que el carretero, si traer un contenedor desde San Pablo a Montevideo o a Buenos Aires, por barco, es nueve veces más barato, sería impensable que los agentes económicos se volcaran al transporte carretero para llevar sus cargas hasta la ciudad de Buenos Aires y pagaran nueve veces más. Se puede tener la opinión que se quiera sobre los agentes económicos, sus inversiones, la forma en que las realizan y operan, pero está muy claro que tontos no son y no van a pagar nueve veces más para transportar por carretera y cruzar el puente. Este es un primer indicador, porque uno de los elementos que toma en cuenta la consultora de Harvard para analizar la viabilidad económico-financiera, es estimar que sobre el puente pasará un camión por minuto. Esto tiene que estar relacionado con un estudio de factibilidad acerca de si es posible que los agentes económicos se inclinen por la utilización de esa vía.

Ahora pasaremos directamente al análisis de este tema, pero creo que la piedra angular está aquí, en la rentabilidad y en la viabilidad económico-financiera. A nuestro juicio, queda descartado que el puente pueda ser viable desde el punto de vista del transporte carretero, en cuanto a que se traigan contenedores en camiones desde San Pablo a Buenos Aires o a otros lugares vinculados al puerto de esta última ciudad porque, sencillamente, es más caro y la gente no lo va a utilizar.

De acuerdo al informe de la Universidad de Harvard, uno de los supuestos que determina la rentabilidad y, por ende, la viabilidad de la obra, es el de que en la primera década de ejecutada la obra, transiten por la misma un promedio de 1.500 camiones diarios, lo que supone, en un puente de una extensión de 43 kilómetros, el pasaje de un camión por minuto. Al respecto, dado lo expresado precedentemente, cabe conjeturar si tal cifra será alcanzada dada la competencia del transporte de contenedores vía marítima. Por otra parte, surge la pregunta de si es concebible que se pueda llegar a operar con ese ritmo, cuál será el impacto sobre los accesos del puente y seguridad sobre el mismo. De mantenerse tal ritmo, ¿serán viables los controles aduaneros? Digo esto, porque si va a pasar un camión por minuto, se supone que van a pasar un control aduanero, para lo que deberán hacer cola. El puente, tal como está estructurado, de acuerdo con la opinión de la Comisión Binacional, tiene dos sendas: una de ida y una de vuelta. En la jerga de la Comisión y también de la Universidad de Harvard, cuando hace el estudio, es lo que se ha llamado el puente barato, es decir, el que cuesta U$S 830:000.000. De acuerdo con los informes que se han proporcionado a la Universidad de Harvard para hacer este estudio, el costo es el que encuadra dentro de esa viabilidad de los 1.500 camiones por día, es decir, un camión por minuto. Quiero decir que no hay un estudio de lo que pueda ocurrir con un puente de dos sendas que tenga este ritmo de transporte, para ser viable económicamente. Uno puede pensar que en las carreteras de nuestro país el tráfico es muy intenso y, efectivamente, puede ser que pase un camión por minuto. Pero si hay un desperfecto o se produce un accidente, el camión debe ser desviado hacia el costado de la carretera y se atiende a quien sufrió el accidente y al propio vehículo. Entonces, en el puente que tiene dos sendas, la única solución es tirar el camión al agua, porque no hay dónde estacionarlo o, de lo contrario, parar todo el tránsito. La Comisión, en mayoría, aporta una alternativa, planteando que el puente sea construido con cuatro sendas: dos de ida y dos de vuelta, pero este sería el puente caro, ya que cuesta U$S 1.450:000.000.

SEÑOR MICHELINI.- No es así, señor Senador.

SEÑOR GARGANO.- Le concedo una interrupción al señor Senador Michelini para que me pregunte lo que desee, porque él está hablando y no lo escucho bien.

SEÑOR MICHELINI.- No he solicitado ninguna interrupción.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicito a los señores Senadores que no dialoguen. El señor Senador Michelini no ha solicitado una interrupción.

Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- En el informe de la Universidad de Harvard se dice que un puente de cuatro sendas, dos de ida y dos de vuelta, es el llamado puente caro, con un costo de U$S 1.450:000.000 y que esa obra no está encuadrada dentro de lo que puede ser la carga de tráfico que ahora existiría.

Por lo tanto, no estoy diciendo nada que no esté escrito en los documentos que fueron proporcionados a la Comisión. Todos los cálculos están hechos sobre la base de un puente barato, con una senda de ida y otra de regreso. Con esto, los problemas de funcionamiento de la propia obra se complican extraordinariamente. Al respecto, hay que pensar -como decíamos recién- en los estacionamientos de las cabeceras, en el propio tráfico ordinario sobre el puente y en todos los problemas que se pueden suscitar.

SEÑOR PEREYRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA.- Me quiero referir brevemente a los costos que estaba mencionando el señor Senador, precisamente provenientes del informe de Harvard. Allí mismo se señala que en todas estas grandes obras, los costos estimados inicialmente son siempre muy ampliamente superados en la realidad al concretarse las mismas. Es un detalle más para pensar que esas cifras son muy relativas, puesto que el mismo informe dice que en general, este tipo de obras siempre resultan mucho más caras de lo que se previó.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Lo que señala el señor Senador Pereyra lo dice el propio informe de Harvard, en el sentido de que los sobrecostos en obras de esta magnitud siempre existen, y es probable que la estimación inicial que se haya hecho se vea sobrepasada luego en la realidad.

Naturalmente respeto mucho la opinión de la gente que trabajó en el Instituto de Harvard que hizo este informe, pero si éste se lee con atención se apreciará que comienza diciendo que todas las estimaciones que se han hecho se basan en los datos proporcionados por la Comisión Binacional. Es decir que los antecedentes con los cuales se realizaron dichas estimaciones provienen de los informes que han sido preparados previamente, es decir, los insumos que se enviaron desde aquí. Digo esto porque este Instituto deja a salvo que haya manejado una información que pueda no ser correcta y que en última instancia su informe pueda ser cuestionado desde el punto de vista de que trabajó sobre bases incorrectas.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: no quería interrumpir al señor Senador Gargano, pero él trasmite una información que para mí es incorrecta, de modo que aspiraría por lo menos a que si alguien en el día de mañana lee la versión taquigráfica, recoja lo que a mi entender es correcto.

En primer lugar, hay puentes -de acuerdo con lo que informó la Comisión- más baratos y más caros; esto depende de la altura que se proyecte y del ancho de las trazas. Pero en ningún momento, hasta que el informe de Harvard lo insinuara, la Comisión Binacional evaluó los costos de un puente que tuviera una vía de ida y otra de vuelta. Los puentes de que se habló siempre contaban con dos vías de ida y dos de vuelta. Se podrá pensar si el más barato está técnicamente bien hecho o no, pero yo no me voy a poner a discutir acerca de eso. Lo que sí recalco es que en ningún momento se consideró por parte de la Comisión un puente que no tuviera ese número de sendas. Harvard plantea que se podría empezar por un puente más barato, pero la Comisión del Senado lo descartó de firme, y lo propio hizo la Comisión Binacional. Si no es así, nos podemos detener y autorizamos el uso de la palabra a los integrantes de la Comisión Binacional para que lo trasmitan al Senado. Ahora bien; discutir a partir de una interpretación tan distante me parece un mal comienzo.

Agradezco la interrupción.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Para responder, voy a remitirme al informe del Harvard Institute for International Development. Claro que uno puede tener distintas lecturas, pero hay que leer lo que dice allí, que es lo siguiente: «El proyecto también incorpora un nivel de demanda relativamente bajo» -que es lo que yo dije; o sea que se estima que el nivel de demanda va a ser bajo para una infraestructura de 4 sendas- «y un nivel relativamente alto de costo de capital. Esa combinación podría hacer atractiva la construcción del puente en etapas, a pesar de los costos de construcción extra totales que esta provocaría. De acuerdo con esto, se les debería permitir a los potenciales concesionarios presentar diseños más pequeños o en etapas». Es decir que es económicamente no rentable en la etapa actual construir un puente de 4 sendas. Esto no lo digo yo, sino el documento. Además, tiene un costo de capital relativamente alto.

Paso a otra afirmación del informe: «Durante el curso de los análisis y revisiones en los que ha participado el Grupo del Harvard Institute for International Development, se han presentado varias estimaciones de costos para una infraestructura de tal tipo, las que varían de U$S 700:000.000 a U$S 1.000:000.000.» Parecería haber un consenso con referencia a las cifras del rango bajo, es decir, de U$S 800:000.000. Continúa: «También se ha analizado la opción de un puente más elevado con dos tramos, el que interferiría menos en el tráfico fluvial, pero este costaría aproximadamente U$S 1.500:000.000.» Este es de cuatro sendas, con dos tramos, no uno solo, sino uno para ir y otro para volver. Claro que uno puede hacer una lectura interpretativa de este texto, pero esto es lo que dice el informe de Harvard, no yo. Sin embargo, quizás haya una interpretación nueva o diferente.

Otro de los temas planteados con relación a la viabilidad de la obra es el del eje vial. A este respeto creo que hay algunas cosas que el Plenario debe conocer porque figura en las versiones taquigráficas. Uno de los primeros planteos se hizo en la Comisión, justamente al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, en presencia de los integrantes uruguayos de la Comisión Binacional. Se le preguntó si existía simultáneamente el compromiso de que se construyera un eje vial que conectara la cabecera del puente con el sur del Brasil, especialmente con las rutas que conectan con Porto Alegre, San Pablo y la región con la cual se intenta, mediante la construcción de esta obra, mantener un tráfico intenso. Allí se dijo que no existía ningún proyecto de eje vial. Entonces, se desarrolló por parte del señor Ministro la tesis de que lo importante era construir la obra -el puente- y que, después, el eje vial se iba a dar por añadidura, ya que el tráfico iba a ser el que determinara el desarrollo futuro de los caminos.

Ahora bien; el señor Ministro llegó incluso a preguntar al señor Senador Couriel si él sabía lo que era un eje vial, lo cual es bastante insólito porque los que estamos para preguntar somos nosotros, no el señor Ministro. Pero lo concreto es que allí quedó claro que no había proyectado ningún eje vial ni se había asumido ningún compromiso por ningún Estado de que se fuera a usar un eje vial que atravesara el territorio uruguayo.

Quiero decir al Plenario del Senado que hace dos meses estuvo en Montevideo el señor Canciller de la República Argentina, Guido Di Tella, quien firmó con su par uruguayo una nota pública acerca de la necesidad de intensificar las gestiones para que el proyecto fuera sancionado en el plano legislativo en los dos países.

En aquella oportunidad afirmó ante los periodistas -lo planteé en la Comisión y traje los documentos al respecto- que el puente sin un eje vial era inconcebible, no tendría sentido. Pero no hay ningún eje proyectado ni ninguna inversión estimada. La Comisión -o nosotros, personalmente- logró enterarse, sobre el final del tratamiento de este tema, de que en la Argentina existen obras como la que va de Victoria a Rosario, que están pensadas como conexiones terrestres para utilizar los cruces que ya están fijos en el Río Uruguay, es decir, el puente Fray Bentos - Puerto Unzué, el puente que une Colón con Paysandú, el puente que está por encima de la represa de Salto Grande y el que conecta Uruguayana con Paso de los Libres en la frontera entre Brasil y Argentina.

SEÑOR RICALDONI.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador Ricaldoni.

SEÑOR RICALDONI.- Quiero decir, en primer lugar, que en todo lo que está señalando el señor Senador Gargano -que para los miembros de la Comisión es muy conocido- no se tiene en cuenta algo que es evidente y que dice el Tratado. Este establece que los costos de la obra, tanto los anteproyectos, proyectos, construcción y mantenimiento del puente, son de cargo del que resulte ganador de la concesión de obra pública internacional. De modo que me parece que el tema pasa por otro lado, pues tiene que ver con si hay o no interesados en construir el puente; seguramente, los va a haber.

El Tratado prevé, además, que se deberán establecer garantías del fiel cumplimiento de la obra y de la concesión. Estos son problemas que, a brocha gruesa, por supuesto deben preocupar a quienes se presenten a la licitación. Creo que los que se van a presentar lo harán convencidos de que el gasto en el que incurran va a tener el retorno correspondiente, lo que en otras partes del informe de Harvard -lo mencionaré cuando haga uso de la palabra- está previsto.

Básicamente, tenemos que recordar que uno de los aspectos fundamentales de este tema es el peaje, porque será el retorno básico que tendrá el concesionario. Sin duda, eso es así.

Por otro lado, quiero señalar que ese convencimiento también lo tiene la mayoría de la Comisión de Relaciones Internacionales y Culto de la República Argentina. En un informe que se realizó hace poco tiempo en ese ámbito, se dice -y cito textualmente- lo siguiente: «La viabilidad de la obra es evidente y se apoya en los informes de Louis Berger International Incorporated y del Banco Mundial, del 31 de julio de 1998» -es decir que este documento tiene algo más de tres meses- «ambos contestes en sostener que el proyecto resulta económicamente rentable y de promisoria financiación. Desde el punto de vista del inversor privado, el puente es un proyecto rentable. La tasa interna de retorno del 'equity' está en función de las proyecciones de crecimiento de la economía, de la relación deuda-capital propia del período de concesión y la tarifa de peaje, la que a su vez determina el nivel de tránsito».

Pero en el informe de Berger se dicen cosas como estas: «La opción del puente de menor costo parece ser la más favorable desde el punto de vista financiero, si el puente puede

construirse y financiarse con los costos analizados en la estipulación de un cronograma de estudio». Este informe también se realizó hace pocos meses, o sea, en diciembre del año pasado. Luego, continúa diciendo: «El puente de costo elevado no constituye una opción atractiva. El estudio sugiere una demora importante del proyecto si la alternativa del puente de costo elevado fuera la única opción aceptable desde el punto de vista político». Más adelante, también se vuelve a hablar de la relación que existe entre el mayor costo y el peaje que se establezca. Lo que no se ha dicho todavía es que -cito textualmente-: «la implementación del proyecto sería una contribución sustancial para las economías de ambos países». Enseguida, en cuanto al contexto macroeconómico, se dice que los factores determinantes claves de la factibilidad financiera y económica del puente son los volúmenes de tráfico, carga y pasajeros y los costos de su construcción. Luego expresa: «No resulta fácil realizar un pronóstico macroeconómico de un país a largo plazo», etcétera.

(Suena el timbre indicador del tiempo)

-Todo esto, en realidad, más el tema de los sobrecostos, no es una novedad para el Uruguay, porque ocurrió en todas las obras importantes que emprendió el país -pienso que esta será la más importante del siglo- y también ha pasado en el Canal de la Mancha y en una cantidad de obras importantísimas. Con este criterio temeroso, señor Presidente, no podría haber progreso posible en el país ni en la región.

En virtud de que ha vencido el plazo con exceso -agradezco al señor Senador Gargano- termino citando textualmente otras frases del informe de Berger que aparecen en su Capítulo VIII. Allí se afirma lo siguiente: «La implementación del proyecto del puente aumentará los beneficios económicos netos, conforme al marco analítico definido, dado que los países no incurrirán en obligaciones eventuales» -subrayo esto último- «y los valores de los beneficios económicos recibidos por ambos países son sustanciales». Más adelante, se remata con la siguiente frase: «Si el puente puede ser construido y financiado a un costo similar al sugerido, resulta muy atractivo desde el punto de vista económico para ambos países».

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Retomo la consideración del eje vial diciendo que esta obra llevaría a cabo la interconexión prevista entre las ciudades de San Pablo y Buenos Aires y eventualmente cubriría la extensión vial hacia Chile, uniendo así el Océano Atlántico con el Pacífico. Esta interconexión sería el tan mentado eje vial. Resulta obvio que una obra de esta envergadura -se trata del puente más largo del mundo, ya que tendría una extensión de 43 kilómetros- no es concebible si no se cuenta con la certeza de que el eje vial atravesará la misma. El esperado tráfico de 1.500 camiones diarios sólo es concebible con un eje vial que incluya el puente.

La reflexión que hacemos es la siguiente. Se plantea que será la existencia del puente la que determinará que el eje vial pase a través de la interconexión Colonia-Buenos Aires. Quiere decir que el puente no responde a una necesidad; nos embarcamos en este megaproyecto para crear la misma. En otras palabras, hacemos el puente para crear la posibilidad de que se geste un eje vial. Nos encontramos frente a una contradicción: no hay puente sin eje vial y sin embargo, éste no está concretado. Entonces, cabe preguntarse si el puente es necesario y viable. Pienso que también debe tomarse en cuenta lo que dice en forma textual el resumen y generalidades del informe del Instituto Harvard para el Desarrollo Internacional. Este informe señala que los análisis efectuados son estrictamente hipotéticos y dependen de varios supuestos, no sólo con referencias a las proyecciones de demanda, sino también con respecto al crecimiento comercial e industrial, a la tasa de descuento y otras variables económicas.

El estudio dice que los informes de los consultores respaldan un resultado que un puente de U$S 800:000.000 podría financiarse en forma privada, suponiendo que se den buenos y continuos indicadores macroeconómicos y de performance comercial, los costos podrían ser más que cubiertos por los ingresos. En realidad, este resultado parecería conservador, porque las proyecciones de tráfico parecen ser prudentes y ampliamente insensibles a los niveles de peaje, y porque las propuestas de financiación no gravan a los titulares del capital tanto como ellos pueden. Sin embargo, los sobrecostos -y aquí está lo que afirmaba el señor Senador Pereyra- «son típicos de proyecciones como éstas y podrían tener una magnitud suficiente como para comprometer el proyecto, como lo haría cualquier recesión económica severa en los primeros años de funcionamiento del puente. Además, las inversiones y rendimiento de rutas terrestres alternativas, parecen no haberse analizado en detalle y los mejoramientos en las rutas no directas o las tarifas cobradas por peajes sobre esas carreteras mejoradas, que involucran las rutas del puente podrían cambiar las equiparaciones para ambos, pasajeros y carga. A pesar de esto, parece razonable proceder con el esfuerzo de solicitar ofertas para la concesión del puente y esperar recibir algunas ofertas positivas. Para facilitar ese proceso, la solicitud de la concesión debería permanecer abierta y evitar términos que efectivamente traten de imponer una tasa de retorno máxima sobre la infraestructura.

El proyecto también incorpora un nivel de demanda relativamente bajo (para una infraestructura de cuatro sendas) y un nivel relativamente alto de costo de capital. Esa combinación podría hacer atractiva la construcción del puente en etapas, a pesar de los costos de construcción extratotales que ésta provocaría. De acuerdo con esto, se debería permitir a los potenciales concesionarios, presentar diseños más pequeños o en etapas.

Finalmente, la Comisión debería ser extremadamente escéptica respecto a argumentos para subsidiar la construcción del puente, si el sector privado no quiere construir esta infraestructura. No se han presentado aún evidencias significativas

de que existe una justificación pública para actuar. Las diferencias entre beneficios económicos y financieros son pocas; por lo tanto, la justificación para las garantías o aportes del sector público no son evidentes, la única excepción es si se le da mucha importancia a los aspectos tradicionales, como obras públicas y desempleo».

Pienso, señor Presidente, que estamos frente a uno de los temas capitales que se presentan. Todo está basado en el supuesto de que el Estado no va a tener que aportar absolutamente nada. Es más; en el Tratado se dice que no habrán subsidios ni concesiones. Pero en el informe de Harvard se deja flotando la idea de que, si existen sobrecostos y la obra se vuelve difícil, los Estados tendrían que actuar, otorgando algún tipo de beneficio que haga viable la obra para el concesionario. Me parece que es muy importante tener en cuenta esto, porque ya hay antecedentes en el plano internacional con respecto a estos megaproyectos. El Canal de la Mancha es uno de los ejemplos más notorios, porque el túnel fue construido por sectores privados, mediante concesiones. Sin embargo, la empresa quebró y fueron los Estados los que tuvieron que auxiliar para que la obra pudiera terminarse. Es más; hace pocos meses -no más de seis- el gobierno británico tuvo que hacerse cargo de la explotación del Tren de Alta Velocidad, porque el mismo no era rentable y la empresa encargada quebró. Entonces, hubo que nacionalizarlo, a fin de seguir explotándolo, para no perder una inversión de miles de millones de dólares. Pienso que no tenemos seguridad de que esto no vaya a ocurrir.

Deseo referirme a un planteo que, me parece, se desprende de las palabras del señor Senador Ricaldoni.

Personalmente, no estoy en contra de obras de gran magnitud en materia de infraestructura; si las mismas son necesarias y convenientes desde el punto de vista de un posible desarrollo económico sostenido, estoy a favor. Ahora bien, luego de haberlo analizado muchas veces en la Comisión, aún nos preguntamos si la traza que se ha elegido es la conveniente. Debo decir que hay otras trazas que se han planteado, que no afectarían la navegación y que serían más baratas, porque utilizarían, entre otras cosas, la propia tierra del Delta para construir una obra de este tipo. Repito que serían más baratas, no afectarían la navegación y no impactarían sobre el territorio ni sobre el río. Entonces ¿por qué se eligió esta traza de 43 kilómetros que, además, va a aniquilar el Aeropuerto de Colonia? Esto va a obligar a realizar una obra nueva, porque en las disposiciones complementarias que la mayoría de la Comisión aprobó para que fueran sometidas a la consideración del Senado, está incluida la obligación del Estado de preocuparse por construir un nuevo aeropuerto cosa que, obviamente, no va a hacer la empresa concesionaria.

Se dice, también, que tal vez esto se efectúe por concesión de obra pública. Al respecto, he escuchado declaraciones del señor Director de Vialidad, en el sentido de que, para el fin del mandato de este Gobierno, el 46% de las carreteras uruguayas van a estar dadas en concesión de obra pública. No sería nada extraño que, a comienzos del año próximo, el Aeropuerto Internacional de Carrasco también se dé en concesión de obra pública. Entonces, puede pensarse de manera similar con respecto al Aeropuerto de Colonia. Pero ¿habrá interesados en construir un aeropuerto en Colonia, para sustituir al actual? En caso de que no lo haya ¿el Estado tendría que hacerse cargo de la construcción de esa obra?

Estas son algunas de las preguntas que me he formulado y que, de alguna manera, también inciden para que adopte una posición, en principio, contraria a que esta obra, con este diseño y estas características, se construya en este lugar. No estoy diciendo que una obra de este tipo no pueda hacerse, si se salvan todos los inconvenientes que la misma presenta. Digo esto, porque en la Comisión hemos recibido información acerca de que otro trazado, al Norte de la Isla Martín García, que utilizara la zona del Delta, podría tener mucha efectividad y un costo muy inferior, sin afectar la navegación del río ni el medio ambiente.

SEÑOR RICALDONI.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI.- Señor Presidente: no voy a extenderme haciendo citas, como en la ocasión anterior; las haré más adelante.

En primer lugar, quiero decir que cuando vinieron los muy calificados técnicos de la delegación uruguaya en la Comisión Binacional, quedó claro -también lo está en otros informes, a los que me referiré más adelante- que una de las barbaridades más grandes que se podría cometer, sería hacer que el puente transcurriera sobre el Delta del Paraná. Tanto es así, que organismos como el Banco Mundial se negarían a financiar ese puente si se pasara por esa zona, debido -entre otras razones- a la necesidad de proteger lo que en la jerga técnica se llama «los humedales», que se verían seriamente afectados, en esa parte geográfica de la República Argentina, por la construcción del puente en esos lugares. Además, como bien lo sabe el señor Senador Gargano, quedó demostrado que por ese trayecto la distancia es mucho mayor y, por lo tanto, el costo también porque, por la zona pantanosa por la que transitaría el puente, toda la parte de cimentación sería más onerosa. Por otra parte, el mayor tránsito por esa zona haría absolutamente carente de atractivo que el puente pasara por allí.

El tema del puente se vincula a la concepción política que cada uno tenga con respecto a si es bueno o no que las obras públicas se hagan por medio de las llamadas concesiones de obra pública. Sin embargo, tampoco en este caso veo cuál es el temor que se puede tener ya que, de hacerse así, evidentemente, todos los costos correrían por cuenta del concesionario.

Además, digo que aunque el punto relativo al traslado del aeropuerto de Colonia no figurara en el proyecto de ley que estamos considerando, sin duda sería un tema menor porque basta ir a ese departamento -como vamos todos nosotros- para saber que no tiene absolutamente ningún movimiento ni de pasajeros ni de carga. Esto es así, por la razón del artillero, es decir, porque no se justifica que desde Colonia se vaya a Buenos Aires y se cargue pasajeros en una forma rentable para quienes hagan esa «aventura». Repito que creo que es un tema menor y lo he aceptado en el proyecto de ley porque los señores Senadores Garat, Michelini y quien habla, especialmente, hemos trabajado y tenemos que buscar acuerdos. Pero a mí el tema no me quita el sueño porque, si existe un nuevo aeropuerto -francamente digo que no sé si se justifica, creo que no- en todo caso, es algo que no tiene nada que ver con la verdadera cuestión que está en juego. Si el puente es caro o barato, lo dirán los que se presenten a la concesión de obra pública; ni el gobierno argentino ni el uruguayo ponen un dólar. Al fin y al cabo, lo que importa es que si el puente no se construye, Uruguay queda irreversiblemente afuera de un eje vial que, para nuestro país, significa mucho más de lo que parece, en función de lo que estamos escuchando.

SEÑOR PEREYRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA.- Brevemente, quiero dejar una constancia. No puedo admitir en silencio la afirmación del señor Senador Ricaldoni cuando dice que han trabajado los señores Senadores Michelini, Garat y él. Hemos trabajado, intensamente, todos los miembros de la Comisión. Si está descalificando de alguna forma a quienes no estamos de acuerdo, es otra cosa distinta.

SEÑOR COURIEL.- ¡Apoyado!

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Tengo una noción bastante exacta de cómo opera el aeropuerto de Colonia, ya que voy muy seguido por ahí porque tengo parte de mi familia viviendo en esa zona. Entonces, digo: quitémosle al anteproyecto esa parte de construcción de un nuevo aeropuerto porque, entonces, no tiene sentido. Tenemos que sacarla. ¿Para qué ponerla, si estamos convencidos de que lo conveniente sería cerrarlo? Seguramente, Infraestructura Aeronáutica está perdiendo dinero con el aeropuerto de Colonia. Es decir que si no tiene funciones ni trabajo, habría que cerrarlo, antes de construir el puente, y no plantear en el proyecto de ley que se trae al Senado la construcción de una obra alternativa, en otra zona, para sustituir al aeropuerto que no será operativo a partir de la construcción de la cabecera del puente. Pero también pienso que es un dato ilustrativo acerca de cómo se ha planteado todo el tema de la construcción del puente, de los once años y medio de trabajo y la alta eficacia de la Comisión Binacional para preparar todos estos elementos.

SEÑOR SEGOVIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA.- Creo que el señor Senador Ricaldoni se equivoca en el planteamiento por cuanto se está refiriendo a una traza que no se ha mencionado. La traza no va sobre el Delta. Al contrario, la traza prevista no toma ni un metro del Delta y va hasta Zárate-Brazo Largo y de ahí a Nueva Palmira en ruta absolutamente paralela al río. Es una traza que se desarrolla sobre 40 kilómetros de territorio argentino, dos kilómetros de cruce del río, no del Río de la Plata, sino del Río Uruguay y luego toma el camino adecuado en Uruguay. No se está hablando de humedales ni de su incidencia en los mismos. Puede ser que sea un proyecto desarrollista para territorio argentino, porque habilita una cantidad de elementos económicos, que serían importantes para el desarrollo argentino. No creo que la fundamentación se base en que se apropia de humedales o toma partes inconvenientes en el trazado.

Con respecto a la parte aeronáutica, diría que cuando tratamos el proyecto, la afirmación de la necesidad del aeropuerto, de la excelencia del mismo y de la inversión que hizo este Gobierno en él, vino de la Sección Aeronáutica, a través del Ministerio de Defensa Nacional, basada en la importancia de mantenerlo y en la alta inversión realizada como real aporte a la parte turística y comercial de la zona. Si ahora se decide que es inconveniente -podrá serlo- habría que estudiarlo. El tomarlo en estas condiciones fue por incidencia de aeronáutica del sistema militar uruguayo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Me voy a referir ahora al informe de las Armadas argentina y uruguaya. Como dije al comienzo de mi exposición, en oportunidad de que la Comisión convocó al señor Ministro de Defensa Nacional, que vino en el mes de octubre del año pasado acompañado por el Contraalmirante Moll y otros altos jefes y oficiales de la Armada, la delegación informó que no estaba en condiciones de proporcionar ninguna opinión -estoy repitiendo palabras textuales del Contraalmirante Moll- porque la Armada no sabía qué tipo de puente se iba a construir y porque hacía dos meses que la Comisión Administradora del Río de la Plata le había solicitado el informe. Por lo tanto, ellos iban a hacer un informe a partir de los estudios técnicos que se les solicitaba, con prescindencia de cualquier otro tipo de valoración. Efectivamente, ese informe vino en los primeros meses de este año.

SEÑOR GARAT.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR GARAT.- Quiero agregar algo, a lo que venía diciendo el señor Senador Gargano, que creo que ubica claramente los términos. La Comisión de Asuntos Internacionales citó a la Armada uruguaya para que diera la opinión sobre el impacto del puente en los canales de navegación, fundamentalmente teniendo en cuenta la soberanía y el uso de las aguas uruguayas. Para eso citó a nuestra Armada. Esta dijo no tener conocimiento ni haber sido consultada para nada en un proyecto -por eso se le consultó- en el cual, prácticamente, se quitaba de las aguas territoriales uruguayas el uso de todos los barcos que pudieran navegar por ellas. Ellos dijeron que no tenían un informe oficial y recuerdo que el Contraalmirante Moll dijo palabras muy exactas, en cuanto a que ellos son gente sometida a disciplina y, si no les dan la orden de producir un informe, no lo hacen. El informe que vino después a la Comisión fue de las Armadas argentina y uruguaya, trabajando conjuntamente. La Comisión no obtuvo lo que deseaba, es decir, el informe real de la visión de la Armada uruguaya sobre las ventajas o inconvenientes que podía tener el puente para el futuro de la navegación en los canales uruguayos. Quiero dejar esto bien en claro, porque el informe que existe es de las Armadas y en cuanto a la utilización del Río de la Plata, no tiene por qué ser coincidente el concepto de utilización de nuestras aguas territoriales por nuestra Armada -y no lo es en los antecedentes, y en toda la historia de su proceder- con el de la Armada argentina. Entonces, la Comisión tuvo un informe conjunto de ambas Armadas, donde analizaron el Río de la Plata, y a raíz de eso se mejoró algo la navegación por los canales uruguayos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Gracias, señor Presidente.

Me parece importante tomar en cuenta lo que ha dicho el señor Senador Garat. Las Armadas no se expiden acerca de la conveniencia o no de realizar la obra; dicen cómo debería hacerse para amortiguar los efectos que sobre la navegación tendría la obra. Incluso, a raíz del informe, se ha hecho el diseño con varios gálibos o pasajes por donde se llevaría a cabo la navegación en el futuro.

De acuerdo con el informe proporcionado por las Armadas de ambos países, la construcción del puente determinará un importante impacto en la navegación del río, dado que ésta se verá reducida a un 31% de la que actualmente existe. Me parece importante tener en cuenta esto, que aparece en un solo párrafo del informe; se trata de un cálculo que está hecho en una línea y media, si no tengo mala memoria gráfica. Digo que es algo muy importante no sólo para la navegación de gran porte, sino también para la de tipo deportivo, que es fundamental en la zona.

Debemos decir que hemos escuchado informes de ADES, por ejemplo, que es una organización civil que se dedica a efectuar salvamentos en el mar. Según ellos, la navegación deportiva sólo podrá transitar en el futuro por donde haya gálibos, y no como lo hace ahora, de acuerdo con la profundidad de las aguas y tomando las rutas que ya están predeterminadas, no existiendo obstáculos, como podrían ser los pilotes del puente. Es más; hablando de las obras que existen, es decir, de los puertos deportivos, creo recordar -y pido a los miembros de la Comisión que me auxilien- que estas personas de la organización de salvataje decían que sería posible transitar por alguno de los pasajes, pero podría suscitarse que cuando se quisiera poner proa a un puerto deportivo como el de Riachuelo, las contenciones del río podrían tirar las embarcaciones contra el mismo puente, creando situaciones de peligro y no permitiendo, por ejemplo, que las embarcaciones de salvataje pudieran operar en la forma en que lo hacen ahora. Tendrían que ir a los pasajes para poder transitar por ellos, porque en el resto del viaducto, la altura sobre el nivel de las aguas es de 8 metros, y esas embarcaciones no pueden pasar por ahí. Digo esto como un dato no menor, adicional, que debe tenerse en cuenta.

SEÑORA ARISMENDI.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA ARISMENDI.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Decía que esa reducción a un 31% de la navegación actual es un factor negativo, ya que va a condicionar a que la navegación se realice por los cuatro gálibos proyectados y no en toda la extensión del río, como se hace ahora en lo que respecta a la navegación de poco calado, que es la que más frecuentemente utilizan los uruguayos y argentinos. Esta reducción es de una gran importancia en un momento en el cual el Uruguay ha apostado a la Hidrovía con su terminal en Nueva Palmira, para que actúe como receptor de la mercadería que entra y sale de América del Sur. Entonces, en momentos en que la terminal de la Hidrovía estaría ubicada en Nueva Palmira, nos decidimos a construir un muro de cemento con las aperturas para que la navegación se realice

a través de éstas, lo que provocará una enorme reducción de la capacidad marina que puede brindar el Río de la Plata.

Entendemos que lejos de afirmar la libertad de navegación de la que habla el Tratado, se la está limitando notoriamente.

Otro aspecto a ser analizado en este informe de las Armadas es aquel que determina la necesidad de establecer una zona de espera en la zona del puente, al costado del canal principal, cuando se cae a babor hacia el Canal Martín García, para que los barcos puedan estar a la espera de poder cruzar, como lo hacen actualmente en el Canal de Panamá, por ejemplo. De acuerdo con la información existente, esa zona de espera tendrá unos 10 kilómetros y deberá ser canalizada a 45 pies. Cabe hacer, entonces, una primera pregunta. ¿Quién va a pagar la extracción del limo y de la arena del fondo del río? La segunda pregunta que surge es la siguiente: ¿hacia dónde se va a tirar ese limo? Como se explicó en Comisión, si se tira hacia el Sur, tapa el Canal del Indio; si se tira hacia el Oeste, tapa el canal de Martín García, y si se tira hacia el Este, tapa el puente. Solamente quedaría un lugar, hacia el Norte, hacia la costa uruguaya, donde está el canal natural de la zona de pasada hacia el Martín García, en donde se piensa que en el futuro tendrá que existir un canal directo de conexión con Martín García para seguridad de la navegación en el Río de la Plata y en nuestros puertos.

El tema no es menor y fue planteado en Comisión por el señor Senador Garat. La única solución sería tirar el barro hacia arriba, porque no hay manera de desentenderse de él, ya que siempre trae inconvenientes. Reitero que si se lo deposita hacia el Oeste, obstruiría el pasaje del puente; es decir que lo que presuntamente no haría la sedimentación, lo haría el depósito del producto de la canalización.

En definitiva, reitero, no se trata de un problema menor, porque la zona de espera debe ser construida de cualquier manera, porque por ese pasaje, que es muy importante y que tiene más de 500 metros, no pueden pasar simultáneamente dos barcos de un gran calado, porque existe el peligro de un accidente. Aclaro que me limito a informar lo que ha sido puesto en nuestro conocimiento por parte de los expertos en el tema.

SEÑOR BATLLE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BATLLE.- Pido disculpas al señor Senador, ya que me arrepiento de haberle solicitado una interrupción, puesto que realmente tengo que tomar un poco más en cuenta el material al cual se ha estado refiriendo.

Mi pregunta iba a referirse a los 45 pies, porque no hay 45 pies en ningún lugar del Río de la Plata, y lo que se está dragando no es a esa profundidad. Entonces, quería saber de dónde surgía esa afirmación de que se iba a reducir el tráfico.

Por no haber participado del análisis del tema en Comisión -y dado que este tema no será votado en la sesión de hoy- debería munirme de la información brindada por las Armadas para saber cómo justifican o explican esa disminución a que el señor Senador ha hecho referencia.

Naturalmente, ruego al señor Senador Gargano que me excuse por haber pedido una interrupción en forma equivocada.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Quiero decir que el dato que he mencionado surge de la información que fue proporcionada a la Comisión. Ese es el nivel de calado que tendrán los buques de mayor porte que van a operar en la zona. Se estima que los buques en una proyección determinada de tiempo tendrán 45 pies de calado. Claro que habrá que profundizar el canal de tal forma que puedan transitar por él o esperar para que no queden encallados en el barro.

SEÑOR BATLLE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BATLLE.- Los canales ya están dragados a 34 pies, y lo mismo sucede con el canal de acceso al Puerto de Buenos Aires. Quiere decir que antes que dragar a 45 pies el tal canal de espera, hay que hacer lo propio con todo el Canal Mitre, porque ese dragado no existe en el Río de la Plata hoy por hoy. Así que el día que se reclamen dragados de 45 pies, la primera cosa que tendrá que hacer la República Argentina será dragar desde el Pontón del Indio hasta la entrada al Paraná de las Palmas, porque hoy no están dragados los canales a ese nivel y tampoco Martín García. Hoy por hoy, se está dragando dicho Canal a 34 pies; es decir que el día que aparezca un barco que reclame 45 pies -no sé que tipo de barco será, porque ese tipo de embarcaciones no están llegando al Río de la Plata, si es que existen en el mundo- para empezar, repito, tendremos que dragar todo Martín García por lo menos 11 pies más, lo que significa más de tres metros, teniendo en cuenta que ese Canal está dragado hasta 34 pies.

Es decir que no veo en qué momento y en qué oportunidad se va a reclamar que se drague un área de espera de 45 pies, considerando que si un barco necesita ese dragado no va a poder entrar a Buenos Aires ni bajar por el Canal Bartolomé Mitre.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Señor Presidente: pienso que es muy importante tener presente que en una obra de este porte -eso fue lo que dijeron ambas Armadas- no hay que pensar en lo que ahora transita, sino en lo que va a transitar en el futuro, porque la vigencia de la obra es de cien años. A este respecto, voy a dar una explicación, a los efectos de que los señores Senadores tengan presente este punto.

Uno de los temas que se planteó inicialmente era el relativo a la altura de los gálibos, ya que se dudaba si debían tener 45, 50 o más metros. Finalmente, el proyecto estableció esa altura en 65 metros, y esto es así no porque todos los barcos tengan 65 metros, sino porque en el futuro los barcos portacontenedores, por ejemplo, van a desarrollarse en altura y también van a exigir un mayor calado porque llevarán más peso. Entonces, si ahora se están profundizando los canales a 36 ó 40 pies, es probable que si se desarrollan nuevos modelos de barcos de mayor envergadura, el canal tendrá que ser más importante, porque transportarán más peso. Por consiguiente, no sólo habrá que canalizar el Mitre, sino también la zona de espera, en definitiva, el canal en su totalidad, a fin de construir una carretera acuática que permita el tránsito de barcos de tal porte. Esto no está pensado para hoy, para este momento, sino para un futuro que puede durar cien años.

Otro tema que me parece de mucha importancia es el que tiene que ver con el Río de la Plata y su régimen de corrientes y arrastre de sedimentos. En una primera apreciación, al observar el color de las aguas del Río de la Plata, cualquier neófito se da cuenta del continuo arrastre de sedimentos que existe. Sin lugar a dudas, esta fue una de las interrogantes planteadas en el seno de la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado y, una vez más, se pudo observar -al igual que ocurrió en el caso de la altura de los gálibos- un cambio de criterio en cuanto a la determinación del ancho de las pilas de sustentación del puente. Esto me parece muy interesante, porque cuando se planteó el tema de las pilas de sustentación, estas tenían determinadas características. En ese sentido, se dijo que iba a haber más sedimentación, y por eso se les cambió la forma, se las hizo más angostas para permitir el escurrimiento. Quiero destacar esto porque, a mi juicio, demuestra que gente inexperta -creo que el único experto en materia de navegación que hay en la Comisión de Asuntos Internacionales es el señor Senador Garat- con sus observaciones, logró que se achicaran los pilotes y se les diera un perfil distinto. Repito que hay que tener en cuenta que los integrantes de la Comisión de Asuntos Internacionales -salvo el señor Senador Garat, como ya dije- somos totalmente inexpertos en este tema y aprendimos a estudiarlo a través de la documentación que se nos proporcionó; no obstante, la Comisión Binacional cambió el diseño y las características de la obra a partir de nuestras observaciones. Asimismo, la Comisión escuchó la opinión de un experto que concurrió acompañando a los representantes de la sección uruguaya de la Comisión Binacional, quien sostuvo que con el nuevo ancho de los pilotes -1.70 metros- se estimaba que el aumento de los depósitos y de acuerdo con la velocidad de las corrientes, sólo se produciría una acumulación de 300 metros cúbicos de limo más por año, lo cual no implicaba peligro alguno de aumento de sedimentación que pudiese afectar la navegabilidad del río dado que, incluso, la ubicación de la traza determinaba que en ese punto es en el que menos sedimentación se produce.

Nosotros afirmamos que esta es una opinión pero, por cierto, no la única. Entendemos que la Comisión Binacional, dadas las características del río, debió haber recurrido a más de una opinión al respecto y, en tal sentido, este punto de vista se contrapone totalmente con la opinión del doctor César Augusto Gigena Lamas, Presidente del Instituto Argentino de Desarrollo Sustentable y Derecho Ambiental, quien en su obra dice lo siguiente acerca del puente Buenos Aires-Colonia: «El puente que se planea construir sobre el Río de la Plata afecta, como se demostrará, toda la costa del estuario en ambas orillas, ya que el impacto dañoso no se habrá de limitar a la zona geográfica específica en la que se sitúen las cabeceras transversales de ingreso y egreso. La cuenca conjunta de los Ríos Paraná y Uruguay cubre 4.2 millones de kilómetros cuadrados. El caudal o volumen horario que esto vuelca sobre el río oscila entre los 6.000 y los 23.000 metros cúbicos por segundo, influyendo en la velocidad de la corriente varios factores. Uno de esos factores reviste particular interés en este caso: la pendiente hacia la boca del río es descendente en 5 centímetros por kilómetro en dirección sureste y es permanente. Debe tenerse en cuenta este hecho para medir el impacto del flujo hidrodinámico y el descenso aluvional sobre la base del puente. Si se tiene en cuenta la baja profundidad del Río de la Plata -2 metros en la parte inferior de su curso- y el hecho de que su régimen de marea no es autónomo, puede llegar a pensarse que la presencia del puente, que tiene las características de dique, alterará las relaciones hidrodinámicas a tal punto en que el mar, que tiene cierta dificultad hoy en día para penetrar en profundidad, encuentre una alternativa distinta ante el flujo irregular provocado por las pilas». Asimismo, agregó: «La fuerza de descenso de las aguas del río que, como se sabe, disminuyen su velocidad al llegar al Río de la Plata exterior, en función del ensanchamiento de la desembocadura, y por consiguiente encuentra mayor campo de expansión con igual volumen, tiende a producir la sedimentación de las materias de suspensión. En efecto, este efecto acumulado habrá de modificar el régimen de las mareas». Por otra parte, este experto dijo algo que nos parece muy importante: «Hemos señalado antes de ahora que el efecto de la sedimentación es quizás el más importante y el más digno de ser señalado pero, asimismo, el más fácil de ser comprobado. Se sabe que originariamente el Río de la Plata tenía unos 640 kilómetros de largo y hoy tiene menos de la mitad por el crecimiento del delta. Hemos señalado un fenómeno semejante en relación con las islas aluvionales en torno a Martín García». Además, es conocido -y esto lo afirmo yo- que Timoteo Domínguez es una isla que no existía hace cincuenta años y la misma se ha creado justamente por la sedimentación, no encontrándose muy lejos del lugar donde se va a construir el puente.

SEÑOR BATLLE.- Quiero aclarar que esa isla ya no es tal, porque tiene frontera seca con Uruguay y Argentina.

SEÑOR GARGANO.- El experto que hemos mencionado, también ha dicho lo siguiente: «Señálese que en los últimos 85 años el delta ha progresado a razón de 13 metros anuales promedio en el primer tercio del tiempo, 25 en el segundo y 85 en el tercio más reciente. ¡Cuánto más rápido no habrá de suceder cuando las aguas encuentren la contención en su descenso que habrá de significar el puente! Todas las mediciones de descenso del flujo del limo, al que debe sumarse el fárrago vegetal y las densidades provenientes de los desechos cloacales, además del aumento volumétrico de la densidad del río por los consumos de hidrocarburos y otros desechos obligados de los buques en navegación habrán de provocar, al cesar de correr fluidamente hacia la desembocadura del estuario, la sedimentación más acusada en lapso más acelerado que los conocidos». Entendemos, como se dice en este texto, que estas observaciones son fácilmente comprobables y, por tanto, consideramos que el estudio de impacto medioambiental, y específicamente el referido a la sedimentación que provocará la construcción del puente, han sido realizados, a nuestro juicio, con ligereza.

(Ocupa la presidencia del señor Senador Virgili)

-En cuanto al impacto que provocará el puente sobre el territorio uruguayo, quiero decir que a mi entender no se ha trabajado en profundidad. En los informes preliminares que nos aportó la Sección Uruguaya de la Comisión Binacional, se hablaba de que en un plazo de veinte años la población de Colonia se iba a triplicar. No obstante, no se decía absolutamente nada con respecto a cuál iba a ser el método a través del que el Estado uruguayo solventaría las obras de infraestructura para atender un crecimiento fulminante de la población. Nos referimos a cómo se van a construir las calles, el saneamiento, la iluminación, etcétera, porque es muy fácil decir que en veinte años se triplicará la población. Si mal no recuerdo, Colonia tiene 15.000 habitantes, lo cual significa que en veinte años pasará a tener 45.000.

Naturalmente que hicimos esa pregunta, y la respuesta que nos dio -creo que fue una persona que no es técnica en esa materia, el señor Intendente de Colonia- fue que ese gasto se iba a solventar con el mayor valor que iban a tener las propiedades debido a la instalación del puente. A raíz de ello, los impuestos que se cobrarían en el departamento de Colonia iban a permitir desarrollar esa zona. Lógicamente, se trata de una hipótesis que quizás tenga algo de razón, porque sin dudas todos conocemos la forma espectacular en que ha crecido el valor de los terrenos en las zonas cercanas a la ciudad de Colonia. Quienes tenemos familia allí y vamos continuamente, sabemos cómo se han modificado esos precios y cuánto cuesta ahora una hectárea de tierra.

No existe una estimación concreta de cuánto va a gastar el Estado uruguayo en las obras de infraestructura necesarias para que sea viable la operativa del puente. Se manejó una cifra aproximada en el sentido de que la obra a realizar en el territorio uruguayo va a tener un costo de alrededor de U$S 500:000.000, que no va a pagar el concesionario, sino el Estado uruguayo.

Por consiguiente, cabría preguntarse si desde el punto de vista uruguayo, de lo que es la ciudad de Colonia y sus adyacencias -que no es solamente un lugar histórico y un patrimonio de la humanidad a preservar- es admisible que se pueda creer conveniente que esa ciudad triplique su población en 20 años. ¿Es bueno y saludable para el desarrollo de la calidad de vida de la gente que vive allí ese impacto? ¿No hay otro mecanismo que permita construir la obra sin que tenga un efecto de esta naturaleza?

En síntesis, esta es mi intervención inicial tendiente a dar algunos puntos de vista sobre la obra en sí misma. Como he dicho al principio, es sobre ella que hay que razonar a fin de aprobar o no el Tratado. Si después ingresamos a la consideración específica del articulado, seguramente vamos a dar nuestra opinión al respecto.

Algunos señores Senadores incorporaron un artículo aditivo al proyecto de ley en el sentido de que lo que se obtenga de renta por el pago de los impuestos de parte del concesionario sea distribuido entre los departamentos que van a sufrir el impacto principal, a fin de que puedan contar con los recursos suficientes para hacer frente a esa situación. Como en un principio se hablaba en el Tratado del impuesto a la renta y en el Uruguay no existe, salvo el Impuesto a las Retribuciones Personales, sostuvimos que quizás fuera conveniente aclarar que debía tratarse del Impuesto a la Renta de Industria y Comercio. De todas formas, según las estimaciones que hemos hecho -y que también realizaron los técnicos- seguramente el pago de este impuesto va a demorar bastante tiempo, porque habrá que amortizar la inversión y, en consecuencia, la rentabilidad no va a ser espectacular en una primera etapa. Entonces, el porcentaje que se piensa recaudar para destinar a las obras de infraestructura de los departamentos adyacentes va a ser mínimo y no tendrá ninguna consecuencia a fin de solventar las obras que se deben realizar.

Entonces, si se analizan las características de la obra, su impacto sobre la navegación y el territorio y las interrogantes que se abren en cuanto a la viabilidad económico-financiera, creo que existen un cúmulo de razones para inducirnos a reflexionar más en profundidad. Habría que estudiar si la traza que se eligió es la correcta y ver si una obra de esta magnitud no podría ubicarse en otro lugar que no presentara estos inconvenientes. Se puede admitir el razonamiento de que si se lo instala en un lugar más distante de la ciudad de Buenos Aires del que está ahora, ello pueda determinar que sea necesario transitar más tiempo sobre territorio argentino. A los efectos de la calidad de vida y de que las proyecciones económicas de futuro no se vean afectadas, a lo mejor es más conveniente hacerlo en otro lado.

Por último, quiero aclarar que nuestra posición no está sustentada en temores infundados o que no estemos de acuerdo en llevar a cabo obras de gran magnitud que propicien un desarrollo económico importante en el país, sino que pensamos en cuáles son las mejores condiciones y dónde el lugar más conveniente para el país y su gente.

SEÑOR MICHELINI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: antes de comenzar con los temas en sí, con los detalles de la obra, quisiera trasmitir que desde su propia existencia -antes de ser país, de su independencia y de estar delimitadas sus fronteras- el Uruguay fue un territorio de frontera entre dos Coronas, la de Portugal y la de España. Frontera quiere decir, división por un lado y conjunción por otro. Se trataba de una frontera muy elástica, porque a veces avanzaba uno y en ocasiones el otro. A lo largo de la costa uruguaya tenemos ciudades fundadas por los portugueses como Colonia y otras por los españoles. Eso explica parte de la historia de nuestro país, lo que ha sido nuestra historia de luchas permanentes, primero entre Portugal y España y luego entre Argentina y Brasil. Inclusive, la existencia de nuestro Estado es una especie de pacto entre potencias lejanas y de la región en el sentido de que este territorio, esta frontera móvil, terminara convirtiéndose en un país. Naturalmente, esa es sólo una razón; nuestros mayores, la gesta de independencia y los principios y valores explican también mucho de nuestra historia.

Esa historia de permanente conflicto entre Brasil y Argentina termina a fines de los años 80 con la firma de un acuerdo bilateral entre los Presidentes Sarney y Alfonsín, en lo que sería el preámbulo del Tratado del MERCOSUR. Allí, dos repúblicas ahora democráticas -ambas venían de períodos militaristas- dijeron basta a esa lucha fraticida -ya no en guerra, pero sí en hipótesis de conflicto y gastos en defensa- y pasaron a construir una zona de cooperación mutua y de paz en la región.

Sin duda, el MERCOSUR es parte de ese primer acuerdo, en el que ya no sólo se incluye a Brasil y a la Argentina, sino también a Uruguay y a Paraguay. Más adelante, seguramente seguirán los entendimientos con Chile y con Bolivia.

Creo que mucho de lo que estamos tratando hoy, el puente en sí mismo, tiene mucho que ver con esta historia que se termina y con otra que empieza. Una historia que tiene al Uruguay como principal protagonista, no sólo porque el MERCOSUR no existiría sin nuestro país, sino porque esta tierra, aquella que conjugó el pacto primario de no traspasar ahora se transforma en una tierra de conjunción, de acuerdos, de unión de toda la región, en la cual Montevideo tiene especial importancia, porque va a ser la capital del MERCOSUR. Algunos la sueñan como la Bruselas de esta zona; otros, hablan de que puede llegar a ser la Washington de las repúblicas del Cono Sur. En otras palabras, podría ser el lugar administrativo, político y un enclave de los gobiernos de toda esta región.

Entonces, señor Presidente, me parece clave todo lo que implique conjugar -diría atar o enganchar- a la región con proyectos y con obras como ha ocurrido con Brasil mediante puentes y represas, con el marco energético en la conjunción hidroeléctrica, con acuerdos también con Brasil que van desde la energía eléctrica al gas, pues creo que son proyectos que van en la misma dirección de esta historia que empieza con el asumir un «basta» de darse las espaldas entre nuestros Estados para poder trabajar inspirados por los viejos sueños de los Libertadores, en el sentido de generar una gran unión entre nuestros pueblos, tal como lo soñaba, sin dudas, el General Artigas.

Este prólogo, señor Presidente, es porque nosotros vemos a esta obra como conjunción de muchos pasos y de mucho esfuerzo que el país tiene que hacer. No la vemos como una obra aislada, menor y fuera de contexto o como un capricho de una Comisión binacional que se formó cierto día, sino en el marco del desarrollo de todos los pueblos de la región.

Ahora bien, ¿puede un puente tener un efecto de palanca de desarrollo? Creo que sí. Precisamente, obsérvese lo que pasó en Entre Ríos, que no tenía puentes que la unieran con el resto de Argentina. Recién los tuvo en los años 60 debido a que las hipótesis de conflicto de Argentina con respecto a Brasil planteaban que si en algún momento este último invadía Argentina, los propios accidentes geográficos como el Paraná, podrían detenerlo y, en ese caso, no era conveniente construir ningún puente. Recién, entonces, en los 60 se cambió la orientación y se tomó la decisión de construir el puente que une Entre Ríos con el resto de Argentina cruzando el Paraná. A partir de esto, la zona de Entre Ríos tuvo un gran desarrollo, sobre todo, en los últimos 30 años.

Por supuesto, esa no es la única explicación, ni la única inversión, pero parte del desarrollo de Entre Ríos es resultado del puente sobre el Paraná. Pero también hay otros tres puentes que unen Argentina con Uruguay. Con esto quiero destacar cómo una provincia aislada pasa a estar conectada e integrada a la región, por un lado, con la propia Argentina y, por otro, con el Uruguay a través de esos tres puentes a que hacía referencia.

¿Cómo entra el Nuevo Espacio a considerar el tema del puente? ¿Qué se pregunta antes de ver el Tratado? Aún no existía el Tratado, no habíamos tomado contacto con la Comisión Binacional y el tema no estaba en la opinión pública. ¿Cómo nos paramos en primera instancia con respecto al tema del puente? Lo hicimos analizando algunas cifras, la primera de ellas relacionada con cuánto exporta el Uruguay. Supimos que el Uruguay exporta U$S 2.700:000.000. Eso es lo que el trabajo uruguayo vende al resto del mundo; más a la región que al resto, pero es al resto del mundo al fin y al cabo. Son ventas muy competitivas, porque competimos con el resto del mundo en una situación en la que no podemos trasladar ninguno de los impuestos uruguayos, en donde permanentemente

estamos intentando bajar la presión fiscal para que nuestra producción, sobre todo, la agro-industrial, pueda colocarse mejor a nivel mundial. La pregunta que surge es si estos U$S 2.700:000.000 es lo único que el Uruguay le vende a los extranjeros. ¿Es lo único que se vende de producción nacional a personas que no son uruguayas? Pienso que no, pues hay un rubro muy importante dentro de todas las exportaciones de nuestro país, que es el del turismo. El turismo significa la tercera parte de nuestras exportaciones, esto es, entre U$S 800:000.000 y U$S 900:000.000 y ningún producto agroindustrial por separado supera esa cifra: ni la carne, ni el arroz, ni la lana, ni la leche, ni el cuero. Nuestro país es esencialmente turístico, sin embargo no hay conciencia de ello. Eso queda claro cuando vemos que no hay políticas turísticas fuertes y potentes; pues tampoco hay un Ministerio de Turismo ni fuerte ni potente. Precisamente, lo inicialmente asignado en el Presupuesto quinquenal para este Ministerio era una vergüenza y los Senadores votamos más recursos, porque los que se proponían en primera instancia eran absolutamente insuficientes. Pero sobre todo no hay ninguna idea importante para que en una década pueda duplicarse el turismo, salvo la realización del puente Colonia-Buenos Aires. Esta idea no surge desde el punto de vista turístico, pero sin dudas es una obra de tal magnitud, y por todos los datos que hemos analizado, que en la hipótesis más prudente nos permite afirmar que el turismo en el Uruguay se puede duplicar en una década. Pensemos en ejemplos ya no como Francia, porque vive una situación muy especial y tiene una relación de un turista por habitante, sino en Estados Unidos -creo que es bueno desarrollar esta idea porque acá, entre otras cosas, está el trabajo de los uruguayos, no de los que van a construir el puente, sino del resto- que es el segundo país del mundo en recibir turistas; precisamente, existe una relación de un turista cada cinco habitantes. México también alcanza casi la misma cifra, aunque en volumen recibe menos. En América, lo sigue Canadá. Mientras tanto, en Argentina que superó a Brasil ingresan 4:700.000 turistas, lo que hace que volvamos a una relación de un turista cada cinco o seis habitantes. Por su parte, al Uruguay ingresan 2:300.000 turistas. Es notorio que en América Latina el volumen total de turistas está muy por debajo que el volumen que ingresa a los Estados Unidos y el de toda la escala, pero porcentualmente, a nivel de habitantes, al Uruguay ingresa un turista cada un habitante y medio.

Hay estadísticas que están por encima y, además, no registran el turismo comercial de Rivera que no hace frontera. Entonces, la actividad turística es muy importante para el Uruguay. Es más, si tomamos los polos de desarrollo principales del país, los que han generado en estos últimos años mayor inversión y destaque, vemos, en realidad, lo que representa el turismo para nuestro país. Rivera ha cambiado notoriamente. Se podrá discutir si eso es bueno o malo, pero el turismo comercial de ese departamento ha empleado a mucha gente, como nunca se había logrado. Antes, los uruguayos de esa ciudad miraban hacia el lado brasileño; ahora, los brasileños miran para el lado uruguayo. Los jóvenes brasileños aspiran a tener la posibilidad que hoy tienen los de nuestro país.

Repito que esto es discutible, puede que a muchos no les guste, pero hay trabajo y eso no lo debemos dejar de reconocer. Recordemos que muchos uruguayos están trabajando en esas localidades.

En el caso del turismo termal de Salto, quien ha pasado por allí, podrá constatar que es notorio el cambio que en ese departamento se ha producido debido a los ingresos y a las inversiones consiguientes. Allí hay trabajo uruguayo, el trabajo que todos queremos obtener.

No estoy hablando de Maldonado; pero la propia Colonia tiene un nivel turístico muy importante; vive especialmente de él. Esto hay que destacarlo y valorarlo.

Por otra parte, la Intendencia Municipal de Montevideo ha hecho esfuerzos notorios en la propia ciudad para embellecerla, no sólo para los que vivimos en ella, sino para los turistas y para prefigurar la capital del MERCOSUR.

El Uruguay, en uno de sus principales rubros, el turismo, está en el primer lugar. Tiene razón el señor Senador Gargano cuando dice que se habla poco no sólo de lo que cuesta el puente, sino de las inversiones que deberemos hacer aquí, en el Uruguay. Por ejemplo, la ruta 11 hay que hacerla de nuevo y doble vía, lo que significará más de U$S 200:000.000. El señor Senador Gargano y quien habla podríamos citar otras rutas que hay que hacer de nuevo o corregir en su trazado.

Con respecto al puente, en Carmelo, si se registrara un importante tráfico hacia el puerto de Nueva Palmira, no sería bueno que pasara por el centro de la ciudad, aunque es muy bonito e interesante. Por lo tanto, deberemos hacer una inversión, aunque la misma se debería hacer aun sin el puente. Me pregunto cuánto sale todo esto. El señor Senador Gargano decía que cuesta U$S 500:000.000, pero yo creo que va a salir bastante más que esa cifra.

Pienso que hacer una obra de estas dimensiones sin planificar las inversiones de la década no es conveniente; personalmente, creo que las mismas van a estar por arriba del costo del propio puente. ¿Quién va a pagarlas? Los U$S 800:000.000 o U$S 900:000.000 que están llegando al país y que decimos que se van a duplicar por el ingreso de los extranjeros o residentes fuera del país -muchos son uruguayos que vienen aquí a pasar sus vacaciones- a diferencia de las otras exportaciones, tienen un componente de impuestos. Se calcula que esos U$S 800:000.000 representan U$S 300:000.000 por concepto del pago del IVA, el IMESI y otros impuestos que cualquier persona abona al comprar cualquier producto del Uruguay, al pagar peajes, etcétera. Es decir que el turismo, además de ser un dinamizador de la economía del Uruguay, a diferencia de otras exportaciones, provoca que se paguen impuestos, lo que es muy bueno.

En la medida en que el turismo siga creciendo, se podrán incorporar recursos para mejorar la salud y la educación públi-

ca, así como realizar todas aquellas obras que el Estado tenga que encarar para el bien de sus ciudadanos.

El Presupuesto Nacional equivale a un poco más de U$S 4.000:000.000 y el turismo deja casi un 10%, por lo que buena parte de esos recursos que gasta el Estado son abonados por gente que no vive en el Uruguay.

El tema es muy interesante. Más adelante podremos ver si la construcción del puente es buena o no. Lo que no se puede discutir es que el Uruguay tendría que contar con políticas turísticas potentes. Es más, algunas de las iniciativas que se plantearon en la Intendencia Municipal de Montevideo me parece que van en buena dirección. Encontraremos una cantidad invalorable de recursos para el país al ampliar la oferta turística al máximo. Montevideo, en los últimos diez años, creció en camas hoteleras en una forma muy importante.

Si el país duplicara los recursos turísticos y año a año -no digo en los primeros dos o tres años- ingresaran otros U$S 300:000.000, la inversión que señalaba el señor Senador Gargano de U$S 500:000.000 y que yo digo que va a estar cerca de los U$S 800:000.000, se va a pagar en tres o cuatro años. El déficit que tiene nuestro país y en el que insiste el Nuevo Espacio es en toda la infraestructura vial absolutamente necesaria no sólo para la construcción del puente, sino también para una mayor actividad de los puertos, el transporte de nuestra madera y para una imprescindible mayor relación entre los núcleos de producción y las salidas hacia la exportación. Naturalmente que a esa programación de infraestructura vial y de transporte, incorporaría el tema del tren, no como una concepción local sino regional, lo que significaría una inversión de capital de riesgo.

El Puerto de Montevideo no obtuvo su preponderancia sólo por permitir la salida de la producción de Montevideo y del Uruguay, sino porque por él también se canalizaba la de Misiones, Entre Ríos y parte del sur del Brasil. En la medida en que nuestra visión sea regional y que la infraestructura del transporte -incluyendo el tren- también lo sea, el Uruguay va a crecer a niveles por supuesto porcentuales y relativos muy importantes con respecto a 150 años atrás.

Si hablamos de las políticas turísticas, del crecimiento del país de acuerdo a esas inversiones turísticas y de las inversiones en infraestructura que se tienen que hacer -esos U$S 500:000.000 de los que hablaba el señor Senador Gargano y esos U$S 800:000.000 a los que yo hacía referencia, que podemos obtener a partir de la duplicación del turismo y de la recaudación de impuestos que hace el Uruguay a través de él- me pregunto si la construcción del puente con este trazado es buena o mala. Digo esto porque todo eso podría ser perfecto y el trazado ser malo, incorrecto, o no haber uno posible. Este fue el segundo paso que dio el Nuevo Espacio.

Entonces, si todo va bien -no hablemos todavía del Tratado- ¿hay alguna traza posible? Considero que las trazas que se han estado evaluando tienen inconvenientes; todas los tienen. Algunos son insolubles y otros se solucionarían, como los que registra la traza elegida. Empecemos por las más lejanas, aquellas que salen y que no tocan el delta, que van por territorio argentino y, como decía el señor Senador Segovia, entran por el noroeste del Uruguay, bajan hacia Colonia y luego toman la ruta 11 y demás.

SEÑOR PEREYRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA.- Debí interrumpir al señor Senador algunos minutos antes, pero no advirtió que le solicitaba la interrupción.

Por lo que estoy escuchando, para el señor Senador Michelini la justificación de construir un puente está en el crecimiento del turismo. Así es como ha tratado el tema: primero habló del crecimiento del turismo y luego pasó a referirse al puente.

Pienso que el crecimiento del turismo en el Uruguay no hace imprescindible la construcción de un puente, en primer lugar, porque el turismo no puede depender solamente de que vengan algunos habitantes de Buenos Aires a nuestro país; si queremos lograr un gran crecimiento en ese rubro, debemos ir mucho más allá. Creo que esto no tiene nada que ver con el puente. Por otra parte, si así lo fuera, cabe decir que los porteños se ahorrarían con el puente sólo 300 kilómetros y eso es muy poca cosa, frente al costo de la obra. Si para que ciertos turistas ahorren esos kilómetros vamos a cruzar el estuario del Plata con un muro de cemento que va a hacer dificultosa y peligrosa la navegación, a mi juicio esa ecuación no funciona.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR BATLLE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BATLLE.- No quisiera interrumpir el curso del razonamiento de la exposición de un señor Senador; por eso, simplemente haré dos breves reflexiones.

En primer lugar, desde principios de siglo hasta el día de hoy el noventa por ciento de los turistas viene de Argentina.

En segundo término, los pilares de este puente en 42 kilómetros, si estuvieran todos juntos, equivaldrían a 1.700 metros.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: creemos que a esta altura el señor Senador Pereyra nos conoce lo suficiente como para entender que si hacemos un razonamiento en voz alta en el Senado sobre el tema del puente refiriéndonos en primer lugar al turismo, no quiere decir que pensemos que el mismo, o que el puente y su relación con el turismo sea el único factor a considerar. Sabemos que el 10% del Presupuesto Nacional está financiado por gente que no vive en el país; la tercera parte de las exportaciones que el país realiza la producimos aquí y, además, la vendemos con impuestos. Entonces, señor Presidente, podríamos decir que hemos encontrado un pozo de petróleo. Ojalá todo lo que se exportara se pudiera hacer con impuestos. Lo que ocurre es que los franceses, los argentinos y los brasileños son lo suficientemente inteligentes como para decirnos que si ellos ya soportan el déficit de sus países, no tienen por qué soportar el nuestro.

Cuando vendemos en Uruguay lo hacemos con impuestos -en buena hora- entonces, todo lo que signifique potenciar el turismo, también lo es en buena hora, positivo para el país. Esta no es una crítica a un gobierno en particular, sino que vemos al país en una mayor dimensión.

Creo que tenemos pocas ideas sobre el tema del turismo y que no hemos visto que algunos pueblos en desarrollo venden a los extranjeros servicios y todo tipo de productos, lo que ha generado un nivel de desarrollo que permite ver allí uno de los nichos que el país debe explotar en el futuro. La única idea que puede duplicar el turismo es el puente, aunque seguramente otros señores Senadores tengan otras ideas.

De todas formas, cuando decimos que el puente puede duplicar el turismo, debemos preguntarnos si las trazas son buenas o malas, porque puede surgir una buena idea que luego presente inconvenientes. Las trazas -y sigo pensando en voz alta- que van por territorio argentino y cruzan el uruguayo, no por el Río de la Plata, sino por el Uruguay, tienen problemas de distancia. No conseguirían de manera alguna el objetivo de duplicar el turismo, ni de generar el eje vial deseado. Entonces, no voy a hacer una obra que no genere impactos positivos. Quizás, se tengan los aspectos ambientales solucionados, pero no planificar una obra que desde el inicio se sabe que no cumplirá los objetivos y yo lo que quiero es apuntar a que se cumplan. Después veo si hay aspectos medioambientales que hagan viable la obra, o no.

SEÑOR SEGOVIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA.- Aquí se mencionó que me había referido a una traza norte, que iba hasta el Norte del país y después entraba.

Quiero aclarar que cuando hablé de la traza no me refería a esa precisamente, sino a la que se mencionó sobre el complejo Zárate - Brazo Largo, que no va al norte del país, sino a la altura de Nueva Palmira. Significa un recorrido de cien kilómetros en territorio argentino con cuarenta kilómetros que van desde la zona de Brazo Largo-Zárate hasta Nueva Palmira.

En cuanto a la referencia que se ha hecho sobre el turismo, que me parece realmente importante, quería decir que fue justamente lo que mencionó la Comisión Binacional en el sentido de que era la imagen de acondicionamiento territorial que se proponía, a los efectos de generar un escenario final para profundizar los estudios. Vale decir que esa era la imagen de simulación que pretendían llevar adelante.

En cuanto a lo expresado por el señor Senador Pereyra sobre la barrera y que el señor Senador Batlle expresó que era insignificante, debo recordar que si se trata de 40 kilómetros de puente -40.000 metros- sobre 1.000 pilares -lo que se mencionó en Comisión- estamos hablando de un pilar cada 40 metros. Y con un pilar cada 40 metros, no hay barco que pase.

SEÑOR BATLLE.- No es así.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Seguiré avanzando, señor Presidente, porque las interrupciones tocan temas a los que me referiré más adelante y sobre los que tengo respuesta.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Mallo.)

-Es cierto lo que expresó el señor Senador Segovia en el sentido de que no solamente están estudiadas estas cinco trazas, y voy a decir por qué. De las trazas que se podían estudiar, se sacaron las que no cumplían con los objetivos. Por ejemplo, una traza que fuera 100 kilómetros hacia el norte por territorio argentino, paralelo al río Uruguay -si estoy equivocado, que se me corrija- y que cruzara ese río a la altura de Nueva Palmira, no se analizó, porque no cumplía con los objetivos de impacto de acortar los recorridos. Prácticamente, las posibilidades eran las que tenemos hoy, sin necesidad del puente porque no habría una gran diferencia en cuanto a distancia. No es que no se haya analizado, sino que luego de hacerlo esas posibilidades se descartaron en virtud de ese análisis elemental.

Lo que sí se estudió seriamente fueron las posibilidades de las otras cinco trazas que cumplían con los objetivos propuestos: ejes viales con San Pablo, Puerto de Montevideo y el eje turístico. Las otras, aunque no tengan problemas medioambientales, no cumplen con los impactos y objetivos económicos planteados para la obra.

Puede ser que esas cinco trazas nos sirvan, pero ese es otro problema. Dos de las ellas -una ubicada al norte de Carmelo y la otra por la Punta de Martín Chico- cruzan por el Delta, donde está situado uno de los cinco humedales del mundo y es conveniente no interferir y preservarlo, ya que habita allí una fauna, sobre todo de aves, que es excepcional. Me parece, señor Presidente, que tocar ese hábitat sería un crimen; después, nos reprocharíamos por haberlo hecho, y no estoy hablando solamente de la construcción de los pilares, sino también del gas emanado permanentemente de los vehículos que circularían por dicho puente. Pienso que ello ocasionaría graves perjuicios a toda la fauna en su hábitat natural.

Otras trazas serían la B) y la C), que terminan en el oeste de Colonia. Quiero recalcar, señor Presidente, que una de ellas sale al Noroeste de Buenos Aires, la otra al Sureste de la capital argentina, y las dos terminan al Oeste, en Punta Hornos. Del lado argentino presentan inconvenientes -incluso de tipo medioambientales, pero no me voy a explayar en ellos- y, sobre todo, estos se presentan del lado uruguayo. Se calcula que más del 90% del flujo vehicular, ya sea de camiones o de autos, van con destino al este. Entonces, situar la cabecera del puente al oeste de Colonia para que todos los vehículos transiten por esa ciudad, me parece que es una muy mala solución. Se argumenta que allí habría un eje conector pero, ¿ustedes creen que Colonia no va a crecer? ¿Qué sucede cuando se construye una carretera? Rápidamente se forma una ciudad en alguno de sus costados o comienza a existir una actividad semiurbana. Entonces, señor Presidente, colocar la cabecera del puente al oeste de Colonia es una muy mala solución. Hay algo que para nosotros es muy importante, y es el hecho de que Colonia pueda mirar al oeste, porque posee un atardecer que constituye uno de los elementos paisajísticos más destacados del litoral del país, compitiendo -quizás- con Salto, San Javier y Carmelo, que son los que conozco y que destacan por su belleza. No estoy dispuesto a arruinar ese atardecer con una línea de cemento.

La pregunta es: ¿hay alguna otra traza? Está la que se ubica al este y termina a 40 kilómetros al sureste de Buenos Aires. Dicha traza también tiene inconvenientes y aspectos positivos. Dentro de estos últimos, podemos decir que como la traza sale al este de Colonia, no afectaría los atardeceres de esa ciudad y, además, que como el 90% del flujo vehicular va hacia el este, esto permitiría un crecimiento absolutamente natural y ponderado de esa ciudad. Hay un elemento adicional: para llegar a Colonia, en las otras trazas se necesitaban 40 kilómetros, pero con la utilización de la que he citado en último término, se precisarían 100, de los cuales, alrededor de 40 kilómetros corresponderían al trayecto desde el sureste de Buenos Aires a Punta Lara; 43 que insumiría el puente y, por último, 7 kilómetros a Colonia. Incluso, si contamos con el conector, aunque linealmente corresponderían 7 kilómetros, una vez que se transita por la Ruta 1, si se gira hacia el este para tomar la ruta hacia Colonia, esta distancia va a ser mayor, ascendiendo aproximadamente a 10 kilómetros. Por lo tanto, tenemos 100 kilómetros que preservan la ciudad de Colonia. Quiero decir que estamos hablando de la distancia aproximada que hay a un punto entre Montevideo y lo que puede ser Piriápolis o Punta del Este. No se transita todos los días esa zona, y quien haga un viaje no lo hará como si hubiera sólo 40 kilómetros a Colonia. Creo que es importante que esta ciudad tenga su propio crecimiento natural y no una velocidad o dimensión que no puedan abarcarse.

Lo positivo de esa traza que sale al sur de Argentina, es que evita el congestionamiento vehicular, tiene rutas importantes y no hay problemas medioambientales. Todo eso es bueno, pero también tiene algunos inconvenientes, pero que por los informes con los que contamos, tendrían solución. Es de hacer notar que el puente no va a ser recto, sino que hace una especie de «S», lo que soluciona uno de los problemas que tienen que ver con el pasaje de los barcos, que se hará según los canales previstos. En función de ello, voy a ir desarrollando los problemas que tiene el puente y cómo se solucionarían en forma satisfactoria.

(Pasa a ocupar la Presidencia la señora Senadora Arismendi)

SEÑOR BATLLE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede interrumpir el señor Senador Batlle.

SEÑOR BATLLE.- Señora Presidenta: del lado argentino, las trazas más al norte coliden con la ciudad de Buenos Aires, mientras que en Punta Lara no estamos hablando de un tránsito turístico, que podría no importar que entrara a Buenos Aires, que es la fuente más importante de generación de tránsito hacia el puente. Sin embargo, todo el tránsito pesado de camiones no podría ingresar al área metropolitana ni al cono urbano argentino de Buenos Aires, puesto que ya hay construida una autopista entre esa ciudad y La Plata, y por ese mecanismo el acceso a todas las zonas de tránsito pesado hacia el interior de la Argentina -tanto hacia el litoral norte como hacia Mendoza o a Córdoba- se hacen por los mecanismos de difusión de las carreteras que soportan el tránsito pesado a esas zonas ya establecidas en la República Argentina. Del lado argentino, las otras trazas prácticamente incorporarían al cono urbano argentino de Buenos Aires un tránsito pesado imposible de recibir en las mismas áreas.

Cada uno de los que hemos tenido oportunidad de ir en avión a Aeroparque o en el Buquebus al Puerto de Buenos Aires, advertimos la intensidad del tránsito en esa zona. Por

ello, el tránsito pesado que traería un puente, con un eje vial que se genera a partir de esa obra -sería como aquello del huevo y la gallina: nadie va a construir un eje vial si no hay una determinación de hacer un puente- no puede entrar a la zona del cono urbano de Buenos Aires. Esta es la razón para utilizar el área de Punta Lara.

Por otra parte, los trazados hacia el norte, es decir hacia el Río Uruguay -concretamente, a Nueva Palmira- determinarían que el puente fuera totalmente inútil, ya que por ese mecanismo no habría eje vial posible y nadie se presentaría a obtener la concesión de obra pública para hacer una obra de esa naturaleza sobre el Río Uruguay. Notoriamente, el puente allí sería más pequeño que el de Fray Bentos-Puerto Unzué, pero allí nadie haría una concesión, ni tomaría una para hacer el puente, así como tampoco al Uruguay puede interesarle construir un puente en ese lugar.

Quizás, nosotros aquí estemos perdiendo de vista un hecho que ni siquiera se ha puesto de manifiesto y que tiene que ver con otro elemento sustantivo de la vida futura nacional, que es la construcción de un puerto de aguas profundas en el flanco atlántico, al que se han referido con claridad y con una gran premonición de lo que iba a ocurrir, tanto el doctor Luis Alberto de Herrera, como don José Batlle y Ordóñez. El puerto sobre el flanco atlántico puede ser de aguas profundas -porque las hay y naturales- de 40 a 1.600 metros de la costa en el departamento de Rocha. Este generaría otro tipo de comunicación Pacífico-Atlántico y tendría también al puente como elemento natural para, en algún día no lejano, trazar una nueva carretera que atraviese el Uruguay y llegue al puerto de aguas profundas desde el puente de Colonia. Aquí hay dos vectores para el desarrollo del país: uno de ellos es el que ya existe, es decir, los accesos al Uruguay desde el Brasil, por Río Branco, por Aceguá o por Rivera; el otro, es el que se construirá a partir de la concesión de obra pública o la convocatoria a intereses nacionales o internacionales para la construcción de un puerto de aguas profundas en La Paloma.

El puente que estamos en condiciones de votar transforma la vida del país en todos los órdenes, brindando grandes beneficios. El crecimiento en Colonia se va a autofinanciar, como ocurrió en Maldonado y en la Costa de Oro, que ha crecido hasta tres y cuatro veces y son los propios habitantes los que están gestionando y gestando una nueva área urbana fuerte, populosa y de creciente capacidad de inversión.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR HEBER.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR HEBER.- Señora Presidenta: el señor Senador Michelini entra en una de las principales preguntas y dudas que existen, no solamente en este Cuerpo sino en el país, en el sentido de por qué este trazado y no otro. Básicamente, esta es una de las razones que nos lleva a analizar en profundidad el tema. Una de ellas -que mencionaba el señor Senador Michelini- es el segundo trazado, que va directamente a Colonia. Los argumentos que ha esbozado el señor Senador Michelini han sido claros, en el sentido de que ese trazado no le conviene al país ni al departamento de Colonia. En mi opinión, no ha ocurrido lo mismo cuando se refirió al primer trazado, llamado «del norte», que va por el Delta y cruza el Uruguay. Los únicos argumentos en contra que escuché acerca de éste, se basaban, simplemente, en que era más largo y aumentaba los kilómetros.

Por lo tanto, desearía que el señor Senador Michelini me aclarara un poco el tema, porque los méritos y deméritos que tiene el actual trazado ya los hemos discutido. Conozco la posición del señor Senador con respecto al puente y me gustaría escuchar los argumentos por los que se inviabiliza el trazado del norte -también llamado C- que va por el Delta y que, de alguna manera, cruza el Uruguay. El señor Senador Batlle ya ha esbozado algunas razones, pero quisiera saber si existen otras además de las que he expuesto que, a mi juicio, no son suficientes.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Volvemos entonces al tema de las trazas.

La Comisión analiza cinco trazas; ¿por qué analiza cinco y no más? Porque son las que cumplen el objetivo de ahorrar la suficiente cantidad de kilómetros como para hacer viable el puente, logrando que la gente resuelva pasar por el puente, porque les resulta beneficioso.

Se ha realizado el estudio de otras trazas que no están en este documento, porque la Comisión las descartó -no se efectuaron análisis ecológicos ni de otro tipo- en virtud de que no cumplen con el requisito de la distancia admisible. Esas trazas van desde Buenos Aires al norte, paralelo a lo que es el Río Uruguay y cruzan éste a la altura del Paraná, por el puente Zárate-Brazo Largo y no por el Río de la Plata. Esas trazas demandarán una cantidad de kilómetros que no representan ninguna tentación. Quizás en el futuro, si se desarrolla en forma más importante el norte argentino y, además de los tres puentes que ya existen, se necesitara otro más, ello será posible. Ahora, para el cono urbano y para la provincia de Buenos Aires, esa traza no representa ninguna tentación de mejoramiento en cuanto a la cantidad de kilómetros a recorrer.

SEÑOR BATLLE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BATLLE.- Hay otro elemento interesante que cabe mencionar, que es el hecho de que este es un puente binacional y, por lo tanto, intervienen la nación argentina y el Estado uruguayo. A los argentinos no les interesa hacer una carretera por encima del Delta del Paraná y, entonces, es la razón del artillero: no vamos a poner nosotros la otra punta del puente donde nos guste. Los argentinos tienen sus puntos de vista con respecto a cuál es el mejor lugar para que este tránsito desemboque en otro lado. Al principio, por parte de una Comisión particular hubo intentos para construir un puente por encima del Delta, utilizando sus tierras, lo que traería no solamente un gasto inconmensurable por el relleno de toda esa superficie, sino que representaría además otro tipo de dificultades, como las que mencionó el señor Senador Michelini. Lo que importa es saber que el gobierno argentino, en la consideración de los puntos de apoyo del puente del lado de aquel país, entendió que Punta Lara era el que le interesaba o le convenía. Por lo tanto, si queremos construir un puente, tenemos que conciliar ambos criterios y no podemos hacerlo para que aterrice del lado argentino donde -con bastante razón o sin ella- decidamos nosotros. Esa es, también, una argumentación fundamental para analizar el porqué de las trazas decididas que, a mi juicio, son las únicas que reúnen las mejores condiciones posibles, entre todas las que se han puesto en consideración a lo largo de los años en que esto se ha estudiado por los países y sus respectivos delegados.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR IRURTIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR IRURTIA.- Señora Presidenta: una de las inquietudes que tengo es con respecto a las trazas. De acuerdo con mi leal saber y entender, uno de los errores del Tratado es, justamente, haber fijado las trazas. He estado siguiendo la discusión que se está desarrollando a los efectos de valorar y estudiar las mismas y este es un hecho incontrovertible, porque la traza está contenida en el proyecto de ley.

Entiendo que se hubieran dado otras posibilidades si lo hubiéramos estudiado concienzudamente, ajustándolo a la realidad que estamos viviendo. Cabe aclarar que en doce años las cosas han cambiado radicalmente.

Tenemos una rigidez realmente desmesurada en lo que respecta a poder opinar en relación a este hecho, la traza.

Quiero también referirme, señor Senador Michelini, a alguna de las observaciones que mencionó el señor Senador Batlle acerca del desarrollo del departamento de Colonia, en el área costera, muy semejante a lo que ocurre en la Ciudad de la Costa. Entiendo que son situaciones realmente distintas. No creo que Colonia espere un fraccionamiento de su suelo en función de un mejor provecho económico de quienes poseen propiedades en el área de la cabecera del puente. El desarrollo de Colonia merece otro respeto. Muy distinto es lo que los ciudadanos de Colonia piensan acerca del desarrollo del turismo que allí se está radicando y que indudablemente sus habitantes defienden con fuerza.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Señora Presidenta: no pensaba convertirme en un especialista acerca de las posibles trazas del puente, pero creo que todavía no se entiende que todas las otras trazas que hemos descartado -no porque lo diga el Tratado- tienen altos inconvenientes. Primero, las trazas que no se analizaron en profundidad, es decir, las que pasan más al oeste del delta -como decía el señor Senador Segovia- tienen un problema de distancia. No se analizaron porque no cumplen los objetivos. Eran dos trazas que iban bordeando el delta al oeste y hacia el norte y cruzaban el Río Uruguay. Esas dos no cumplen los objetivos. Después quedan cinco trazas más, dos de las cuales pasan por encima del delta. Pasar por sobre el delta, cuando hoy tomamos conciencia de lo que significa el cuidado del medio ambiente, es un crimen y no resiste análisis medioambiental alguno. Pero además, señora Presidenta, tanto en Martín Chico como en el cruce más al norte de Carmelo, en las dos trazas que pasan por el Delta del Tigre, como los pilotes no se ponen en el agua y hay que hacerles una suerte de contención, se produce el efecto de semi represa que estaría subiendo las aguas 80 centímetros por encima del nivel normal del río. No puedo asegurar qué efectos produciría seguramente que medioambientales, muchísimos. Cuando hablo de 80 centímetros me refiero al promedio; no quiere decir que el curso del agua no resista 80 centímetros más actualmente. Los resiste, pero cuando vienen las crecientes del río, el nivel del agua estaría 80 centímetros más arriba.

Quedan tres trazas más. La traza que sale del noreste de Buenos Aires y llega a nuestro territorio por la parte oeste de Colonia produciría todo tipo de problemas de circulación en la capital argentina. Es un problema de ambos, naturalmente, pero los argentinos sostienen que produciría un gran problema y que estarían cubriendo la cabecera del puente en un lugar altamente inconveniente. No pueden ampliar esta estructura y tirar abajo edificios. De modo que allí es completamente inadecuado. Pero, además, al oeste de Colonia hay problemas que ahora voy a detallar. Al sur de Buenos Aires, donde termi-

na la capital y habría un efecto de tráfico menor, en un lugar donde se halla gran cantidad de industrias y hay enterrados, depositados, todo tipo de elementos que se removerían de instalar allí los pilotes del puente y nadie sabe qué efectos ecológicos ello ocasionaría. Lo que nos dicen quienes saben de esto es que lo peor que se puede hacer en esa zona es empezar a remover allí, ya que puede tener efectos sumamente negativos.

SEÑOR RICALDONI.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI.- Formulo moción en el sentido de que se prorrogue el término de que dispone el orador.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-22 en 23. Afirmativa.

-Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Agradezco al Cuerpo.

A esta altura pensaba haber terminado ya mi intervención y espero que el tiempo me dé para explicitar, al menos, lo que uno piensa sobre el tema de las trazas.

Por lo tanto, desaconsejan ubicar la traza a la salida sur de Buenos Aires. Ambas trazas -la B) y la C)- terminan al oeste de Colonia. Si bien el señor Senador Batlle no lo dijo en la intervención formal, sino como un agregado fuera de una interrupción -y quiero que me escuche el señor Senador Irurtia- de ubicarse la cabecera uruguaya al oeste de Colonia va a haber que hacer un eje conector al norte. Seguramente, ese conector terminaría produciendo asentamientos configurando algo así como una Ciudad de la Costa. Independientemente de que resguardemos 100 metros al lado de cada ruta para preservar y de que el Estado tenga una actitud al respecto. Vea cómo están los accesos a Montevideo.

Señora Presidenta: si me hacen una pregunta, la voy a contestar cuando me escuchen, porque el tiempo que le robo al Senado es muy valioso como para estar respondiendo si no me prestan atención.

Lo que se plantea es que el efecto del conector al norte de Colonia tiene aspectos desaconsejables, no sólo mencionado por los técnicos sino también por el sentido común. Entonces, no es que los colonienses quieran hacer una ciudad como en la Costa de Oro. No estamos hablando de eso. Lo que estamos diciendo es que si a Colonia se la envuelve, se la abraza, se le pone un conector, más tarde o más temprano -creo que más temprano que tarde- terminamos con todos esos efectos no deseados además del tema del atardecer de Colonia, sobre el que yo había hecho hincapié.

Nos queda una sola traza. Quiero aclarar al Senado que sobre las trazas pregunté y pregunté porque a primera vista esa traza a mí no me gustaba. El sentido común me decía que no era razonable llevar a un automovilista o a un camionero 40 kilómetros al sureste de Buenos Aires. ¿Por qué? ¿Por qué lo vamos a hacer cruzar al este y volver a Colonia? Permanentemente me fueron asesorando y dando los argumentos y, sinceramente, no sólo estoy convencido de esta traza y la defiendo, sino que además creo que es la única. No hay otra traza. Al oeste de Colonia no se puede hacer ninguna porque se la destroza y, entonces, queda el este. Se podrá decir que el Uruguay gana con el puente y me parece que es así. Mi voto está, pero en la medida en que algunas cosas de Colonia se preserven. No tengo la posición, señora Presidenta, de que una obra que le sirve al Estado pase por encima de todo. No. Si podemos preservar Colonia, lo haremos. La solución final, en mi opinión, la preserva. Absolutamente. Hay casi 100 kilómetros para ir a Colonia, a partir de la cabecera ubicada al este. Para ir a Colonia es necesario hacer el recorrido en forma directa, es decir, elegir ir hacia allí; de lo contrario, no constituye un paso obligado, ya que quien va a otro destino no toma por Colonia. Por lo tanto, hay que tomar una decisión expresa para llegar hasta la ciudad, y eso para mí la preserva. Entonces, aquí hay un equilibrio para los colonienses: preservar esa ciudad magnífica y hermosa y a su vez el desarrollo que producirá el puente. Ese equilibrio se mantiene.

Quería terminar el desarrollo de mis ideas sobre las trazas a fin de que se entienda mi posición, más allá de que no se comparta.

SEÑOR PEREYRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA.- Quería referirme a algunas expresiones del señor Senador Batlle en cuanto a que el puente no puede hacerse -y tiene razón- por donde se nos ocurra a los uruguayos sino por donde pactemos con los argentinos. A ellos no les convendría en la zona del Delta, según dice.

Tengo aquí un documento del Consejo de Productores del Delta, organización no gubernamental, entidad de bien público, sin fines de lucro, dedicada al estudio y clarificación de los singulares problemas regionales, que precisamente pide que el puente pase por la zona del Delta.

Creo que se trata de un documento muy interesante que habría que analizar.

El hecho de que el señor Senador Michelini no me concediera la interrupción en un primer momento, me posibilitó escuchar que entre las inconveniencias de colocar la traza al oeste de Colonia, está la de un colector para el tránsito que pasaría por el norte de Colonia. Comprendo que se trata de un argumento importante, pero me parece mucho más grave encallar la navegación del Río de la Plata, que sólo va a poder atravesarse por el gran gálibo ubicado frente al canal principal, aunque no en el mismo, porque no llega hasta él. Según nos han explicado los marinos, y es sabido por los legos en la materia que un barco no es como un automóvil, que puede ser llevado por donde se quiera, ya que es mucho más complicado manejarlo. Además, expresan que el Río de la Plata es uno de los lugares mas difíciles de navegación. También hay que tener en cuenta que un barco requiere espacio para poder movilizarse y está sujeto a todos los cambios de rumbo que le pueden producir la marea y el viento. Por lo tanto, no considero conveniente encallar el Río de la Plata porque no lo queremos hacer con un trozo del departamento de Colonia; creo que las diferencias son abismales en favor de la tesis de que es preferible que pase por el norte de Colonia y no encajonar el tránsito marítimo del Río de la Plata.

SEÑOR BATLLE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BATLLE.- La sociedad a la que hace referencia el señor Senador Pereyra es muy respetable, pero el que decide es el Estado argentino, que es más respetable que aquélla.

Por otro lado, todos algún día hemos navegado de Montevideo a Buenos Aires en los vapores de pasajeros y hemos entrado en un canal que tiene una boya verde y otra roja, que es utilizado por todos los barcos para llegar y salir de Buenos Aires. Ese canal tiene 100 metros de ancho. Por lo tanto, antes de llegar al área marina llamada «La Baguala» -que tiene 20 kilómetros de ancho, que es por donde pasaría el puente- y luego de salir de ella, toda la navegación que entra y sale del Río de la Plata debe pasar por un callejón de, repito, 100 metros de ancho. Entonces, cuando pasan dos barcos, corren el peligro de salirse del canal y golpearse contra el veril del mismo. Si hay algo que está claro es, precisamente, que el puente no contribuye a achicar la entrada ni la salida, ya que antes y después del puente el canal es mucho más angosto que el espacio que el mismo deja.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR PEREYRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- El señor Senador Pereyra me pide nuevamente una interrupción que voy a conceder; sin embargo, debo decir que poseo alrededor de diez argumentos en relación con el tema de la navegación. Entonces, si los señores Senadores Batlle y Pereyra empiezan a dialogar a través de mí, ni siquiera podré dar los argumentos de por qué, a mi juicio, la navegación no se bloquea.

Le concedo la interrupción que me solicita el señor Senador Pereyra.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede interrumpir el señor Senador Pereyra.

SEÑOR PEREYRA.- Solicité la interrupción porque ha habido una alusión por parte del señor Senador Batlle, la cual me brinda la oportunidad de demostrar una equivocación en la que ha incurrido.

Los informes que llegaron a estudio de la Comisión por parte de las Armadas argentina y uruguaya, revelan que el canal deberá ampliarse de 100 a 200 metros, al menos en las proximidades del gálibo, para que la embarcación pueda maniobrar y pasar sin mayores inconvenientes por esta zona. De manera que no se trata -como expresó el señor Senador Batlle- de 100 metros, sino de mucho más. Este costo será pagado por la República Argentina, el Uruguay tendrá que hacer o no su contribución y el concesionario lo pondrá en sus gastos, por lo que aumentará el peaje y, lógicamente, a mayor tarifa, menos uso del puente.

Creo que se trata de una precisión que convenía realizar, ya que estos datos provienen de los técnicos que asesoraron a la Comisión que son nada menos los que circulan constantemente por el Río de la Plata.

5) SOLICITUDES DE VENIA DEL PODER EJECUTIVO PARA DESIGNAR DIRECTORES DE DISTINTAS DEPENDENCIAS DEL ESTADO

SEÑOR RICALDONI.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI.- Vengo escuchando con enorme interés la exposición del señor Senador Michelini, que me va a ahorrar buena parte de la mía.

Solicité la interrupción para realizar una moción de orden en el entendido de que si la misma resultara votada afirmativamente, y luego al señor Senador Michelini le faltara tiempo para culminar su exposición, gustosamente le cedería parte de mi tiempo para que la complete. Concretamente, la moción que formulo es pasar en este momento a sesión secreta para considerar algunas venias que son de conocimiento del Cuerpo.

SEÑORA PRESIDENTA (Sra. Marina Arismendi).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-25 en 26. **Afirmativa.**

El Senado pasa a sesión secreta para considerar los asuntos que figuran en segundo, tercer y cuarto término del Orden del Día.

(Así se hace. Es la hora 18 y 26 minutos)

(En sesión pública)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, se reanuda la sesión.

(Es la hora 18 y 52 minutos)

-Dése cuenta de lo actuado en sesión secreta.

SEÑOR SECRETARIO (Don Mario Farachio).- El Senado, en sesión secreta, resolvió conceder venia al Poder Ejecutivo para designar Presidente del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado al doctor Bolívar Víctor Lissidini Dotti, y como miembro de dicho Directorio al señor Roberto Médica; como miembro del Directorio de la Administración de Obras Sanitarias del Estado a la señora Mariella Bruno Marino y como miembro de la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas a la contadora María Eugenia Plottier.

6) TRATADO ENTRE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPUBLICA ARGENTINA PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE SOBRE EL RIO DE LA PLATA

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado continúa con la consideración del primer punto del orden del día: «Proyecto de ley por el que se aprueba el Tratado entre la República y la República Argentina para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata».

Prosigue en el uso de la palabra el señor Senador Michelini, a quien la Mesa agradece muy especialmente su deferencia.

SEÑOR MICHELINI.- En lo que respecta a las trazas, que era una de las inquietudes que tenía el Senado, debo decir que me fui convenciendo de que la traza A) -es decir, la elegida- es la única posible y no hay otra. Si esta traza no se comparte, no hay puente. Esto se puede plantear con todo derecho, pero, a mi entender, las otras trazas presentan serios inconvenientes.

Por otra parte, creo que el puente tiene otras bondades que me parece importante destacar. Naturalmente, la conjunción del eje vial Buenos Aires-San Pablo, si bien es cierto que en la Comisión hubo reflexiones diversas, permitiría ahorrar más de 200 kilómetros comparativamente con otros trayectos. Donde exista una infraestructura en Uruguay relativamente cómoda y destacada y se mejore en el tema de las aduanas, creo que el mencionado eje vial pasará por nuestro país. Evidentemente, podrá haber ejes viales hacia los diferentes puertos del Uruguay -ya se ha intervenido con relación a este tema- y, personalmente, considero que lo más importante es el eje turístico, más precisamente la Ruta 11. Me refiero a esta ruta, señor Presidente, porque el Uruguay está organizado, tanto a nivel de carreteras como de en sus vías férreas, en un sentido de eje norte-sur que, a veces, al observarlo en un mapa, parece vertical; ahora, la Ruta 11 tendrá que ser doble vía y tener un desarrollo muy superior, por lo que habrá que invertir dinero allí -tal como lo decía el señor Senador Gargano- y el eje del país se va a transformar, de ese norte-sur, en un eje oeste-este o viceversa. Aquí, por primera vez en el país, gran parte de nuestra riqueza no va a pasar por Montevideo. Creo que esto hay que destacarlo, porque es significativo el hecho de que el país empiece a tener un eje vial este-oeste, en el cual gran parte de sus riquezas, reitero, no pasará por Montevideo, y generará mayores desafíos e iniciativas a la creatividad de nuestra gente.

Quiero destacar ciertos aspectos que se plantean como problemas. Lamentablemente, algunos de los señores Senadores que plantearon estas inquietudes no están en Sala pero, de todas maneras, hago hincapié en el tema de la navegación porque me parece esencial.

Se dice ahora, que al río se lo va a bloquear y que no se podrá navegar. La Marina, en un informe inicial, ha señalado que el 31% de la navegabilidad estará afectada. La pregunta que planteo es: ¿cuál de las navegaciones va a estar afectada? Me pregunto esto porque todo el estudio que realizó la Comisión, además de las correcciones en las que, incluso, el señor Senador Garat hizo especial hincapié, tienden a beneficiar, posibilitar y potenciar esa navegación.

La navegación comercial, señor Presidente, que va a Buenos Aires o que simplemente pasa por el lugar donde se construirá el puente para luego ir al Río Uruguay, al Paraná o al Canal Martín García, tal cual está, tiene un primer canal de 100 metros de ancho; me refiero al Canal del Indio, el canal intermedio. Naturalmente, la distancia entre los pilares del puente en ese lugar supera con creces esos 100 metros.

A su vez, ¿cómo se ha encaminado el tema del puente, el de las consultoras y el de este gálibo que va a ir a 65 metros de altura? Quien ganó la licitación de esos estudios -que, además, tiene la conveniencia de que es consultora y armadora al mismo tiempo- proyectó el barco más grande del mundo; se lo amplió de largo, de profundidad, de alto y de ancho, llegándose a un barco prototipo. O sea que el barco que se puso para ver si el puente superaba su pasaje, hoy no existe, fue proyectado, aunque quizás sí exista en el futuro. A la hora de construir el puente, se le dieron 7 metros más, por lo que si ese barco llegaba a una altura de 58 metros, el gálibo se puso en 65 metros. Hasta ese momento, si el puente era o no viable en cuanto a los costos, no importaba; se trataba de un puente que permitiría la navegación comercial.

A su vez, señor Presidente, se debe tener en cuenta que ese barco necesitaba 200 metros de ancho para pasar a la ida y a la vuelta, es decir, el doble de lo que tiene de ancho el tramo del canal que va hasta Buenos Aires y parte del tramo que viene hacia Montevideo. El puente tiene más de 550 metros, libres de todo obstáculo en ese sitio, por lo que permitiría, llegado el caso, el pasaje de dos o más barcos lo que, naturalmente, por seguridad, sería desaconsejable.

Además, señor Presidente, el puente está proyectado en sus pilares con la suficiente profundidad, como para que permita un dragado de 45 pies, cosa que en ningún momento tiene el trayecto del canal hacia el Puerto de Buenos Aires. Este calado andaría entre 38 y 41 pies, pero se establecieron 45 pies. Entonces, el puente resiste un dragado de esa magnitud. Por si ello no colmara las expectativas de quienes preguntábamos, se hicieron dos pasajes laterales, uno al sur y otro al norte del pasaje de los barcos, que tienen la misma distancia, pero 200 metros de ancho, por lo que después de cada pilar hay 200 metros más con la misma altura, y podría dragarse de la misma forma. Esto se haría si en algún momento el canal estuviera bloqueado o se lo quisiera dragar, por lo que se podría pasar al costado con la carga.

Podría decirse que está bien, porque tenemos 100 metros a lo largo de todo el canal y nos están dando 575 metros más 200 de cada lado. Sin embargo, ¿vamos a mezclar el pasaje de embarcaciones de pasajeros por esos canales? Creo que no. Al costado de esos canales va otro de más de 150 metros de ancho que permite el pasaje rápido del transporte de pasajeros, lo que elimina los obstáculos entre una navegación y otra.

Ahora bien, la Marina decía que el 31% de la navegación del río se limita, pero me pregunto de cuál estamos hablando.

SEÑOR IRURTIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR MICHELINI.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR IRURTIA.- Con todo respeto, debo decir que, siguiendo el desarrollo que se viene haciendo, en lo personal creo que no va a haber inversores para esta obra, aunque el señor Senador Michelini lo ve desde un aspecto muy positivo. De todas formas, deseo hacer hincapié en que si no leí mal, el informe de las Armadas indicaban que la navegabilidad se vería reducida a un 31% y no en un 31% como decía el señor Senador Michelini.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Deseo hacer dos comentarios. En primer lugar, entiendo que lo que quiso decir el señor Senador es que el señor Senador Michelini no se debe preocupar tanto porque, de todas formas, no va a haber inversores. Nuestra tarea es dar oportunidades y si eso no se puede hacer, no me voy a poner a construirlo yo, ya que no es mi vocación ni mi idoneidad. A la vez, si el puente no se construye, miles de uruguayos pierden oportunidades de trabajo. Obviamente, la pérdida no va a ser para mí, sino para el Uruguay. Mi intención es desarrollar la ética del trabajo y el esfuerzo por el trabajo, y creo que el puente colabora con ello, como lo hacen tantas otras cosas que permiten el desarrollo del país.

En segundo término, la Armada dice que la navegabilidad se reduciría a un 31%; si lo expresé distinto no tengo ningún inconveniente en admitirlo.

La navegabilidad comercial actualmente no se realiza en el 42% del río, sino solamente en 100 metros. Digo esto porque un buque de 28 pies no puede ir por cualquier lado del río. Recordarán los señores Senadores lo que sucedió hace un tiempo, cuando un buque petrolero se fue hacia la costa de Punta del Este por un lugar que no debía ir. No hay 40 kilómetros de navegabilidad comercial y de pasajeros, sino que es mucho más reducida. En lo que tiene que ver con la comercial, sólo hay 100 metros y para la de pasajeros un poco más.

Cuando se habla de la navegabilidad, se hace referencia a los metros naturales de profundidad del río, que en la mayor parte es de 5 metros. Es cierto que se me podrá decir que son cerca de 20 pies. Aclaro que estoy hablando de la navegabilidad deportiva en su sentido más amplio, que representa más de 3.000 embarcaciones por año, lo cual es muy importante. Del total de esas embarcaciones, el porcentaje mayor es a motor, por lo que no tienen problemas en pasar por todos los otros gálibos existentes. Además del gálibo principal, de los que están a los costados y de los de navegación de transporte de pasajeros, si se sigue descendiendo, hay otros que tienen más de cuarenta metros, hasta llegar al gálibo permanente de 10 metros por encima del agua. Por lo tanto, allí existen varios pasajes pero además tienen otros. Por ejemplo, en la punta de Argentina tienen dos pasajes, uno de 15 metros y otro de 32, además del canal principal a ambos costados, el Canal del Banco Ortiz y el Canal del Norte. En cuanto a las embarcaciones deportivas, creo que más del 80% son a motor. Las otras tienen varios pasajes y, en este sentido, me gustaría recordar que el Puerto del Buceo tiene poco más de 100 metros y no he encontrado a nadie que se quejara de su entrada. Sin embargo, es más peligroso porque está contra la costa. El gálibo va a tener 32 metros de altura y una distancia de 200 metros entre pilares. A su vez, los que están al costado tendrán 100 metros de ancho, con una altura de 32 metros. Entonces, no veo cuál es el inconveniente.

Se ha hablado del tema del viento, de la sudestada. En general, la navegación consulta cómo va a estar el tiempo. Además, el problema de la sudestada se dará con o sin puente, ya sea que se haga al este o al oeste de Colonia. Es más, todas las embarcaciones que vienen del lado argentino -que son miles- necesitan más de un día para llegar a esta orilla. Las

embarcaciones que van hacia otro puerto no lo hacen de la misma forma que las que salen por la mañana y regresan a la tardecita, a las que algunos de estos trazos anteriores sí perjudicarían. En este caso no hay problema con el puente porque ninguna de ellas llega hasta allí. Incluso, para llegar a Colonia hay que pensarlo mejor porque después si los vientos no ayudan, las embarcaciones a vela deben quedar luego detenidas en Colonia.

Entonces, cuando se dice que la navegabilidad del río baja a un 31%, no se refiere a la comercial o a la de pasajeros, porque este tipo de navegación se concentra en los 100 metros de ancho del canal y deben representar el uno por mil del total. Es más, el gálibo del Banco Ortiz, con 32 metros de altura, está previsto para que en algún momento -por supuesto, no embarcaciones tan grandes como las que llegarían al Puerto de Buenos Aires- se drague y permita enganchar en forma directa con el Canal de Martín García. Obviamente, para dragar hay que hacerlo de 5 metros para abajo, lo que es muy importante. Recuérdese que en todo el Canal Mitre y el del Indio tenemos 32 pies y para dragarlo a 45 pies implica mucha mayor cantidad de sedimento que esa pequeña porción de espera, que se va a hacer a un costado del puente por un problema de seguridad y costaría mucho más que todo el tema del puente.

Tengo muchas más cosas para decir pero, lamentablemente, me voy a referir solamente a los aspectos más importantes que tienen que ver con la sedimentación, la ecología y la seguridad. Con respecto a esto último, debo decir que el puente multiplica la seguridad del río.

El puente va a constituir un elemento multiplicador de la seguridad en la zona, servirá para ordenar la navegación y como baliza; también para eventuales rescates ya que podrán haber helicópteros y lanchas en ambos costados. Pensaba referirme, a su vez, al tema económico en cuanto a la viabilidad de esta obra pero, lamentablemente, no lo voy a poder hacer. De todos modos, por vía de interrupciones espero poder hacer los aportes necesarios porque entiendo que la obra es viable. Si los capitales privados no intervienen, la misma no se llevará a cabo y en el caso de que lo hagan y quede inconclusa, se podrá llamar a una nueva licitación.

Lamentablemente, las interrupciones concedidas muchas veces hacen que el orador no pueda terminar su exposición.

Reitero que, a mi juicio, se trata de una obra viable y creo que no podemos adelantarnos a lo que será el desarrollo del país. El puente en sí mismo va a tener sus propias características y va a determinar un desarrollo impensado en lo que tiene que ver con el turismo desde el litoral hacia la Laguna Merim, en relación al eje vial San Pablo-Buenos Aires. Asimismo, esto repercutirá favorablemente en el crecimiento de granjas que atiendan al turismo. Insisto, esta obra constituye una palanca para el país y será una gran generadora de trabajo, más allá de lo que hace a su construcción. Servirá para poder conectar los diferentes centros y hacer posible el eje vial entre San Pablo y Buenos Aires, como así también Maldonado y Montevideo. A su vez, pienso en la doble vía de la Ruta 11 -que incluso debería ser iluminada- y que tendría que constituir la gran carta de presentación del país. Repito, considero que habrá múltiples inversiones privadas, pequeños y grandes hoteles, posadas, etcétera. No debemos olvidar el centro turístico de veraneo que existe en Cerro Largo.

En síntesis, pienso que va a haber un desarrollo del país que a la obra la hace viva, sobre todo en relación con ese esfuerzo de trabajo que da su ejecución, que dará nuestra inversión. La propia inversión, la obra en sí pone al país en un sentido optimista frente a muchas cosas que desde el exterior nos llegan como un «shock», como golpes de economías que tienen problemas y nos los trasmiten y exportan. Además de generar un nivel de inversión importante, esta obra viva, reitero, generará en el pueblo uruguayo un gran nivel de optimismo, el que puede estar en las grandes gestas, desarrollos y prosperidades.

SEÑOR PEREYRA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA.- Según lo manifestó, el señor Senador Michelini tenía más cosas que decir. En tal sentido, no sé si la Mesa ha tenido presente que la Comisión resolvió que todos sus integrantes sean miembros informantes. Por lo tanto, no sé si ha dispuesto de todo el tiempo que le correspondía.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa desea aclarar que el señor Senador Michelini hizo uso de todo el tiempo de que disponía.

7) SOLICITUD DE LICENCIA

SEÑOR PRESIDENTE.- Dése cuenta de una solicitud de licencia llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

«El señor Senador Michelini solicita licencia del 20 al 30 de los corrientes.»

-Léase.

(Se lee:)

Montevideo, 18 de noviembre de 1998.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Lic. Hugo Fernández Faingold

De mi mayor consideración:

Motiva la presente solicitar al cuerpo que Ud. preside, me autorice el goce de licencia al amparo de la ley 10.168 en la redacción dada por la ley 16.465, desde el día 20 de noviembre hasta el día 30 del mismo mes de 1998.

Tal solicitud, obedece a motivos particulares, por lo cual requiero la correspondiente resolución de la Cámara autorizando la misma.

Saluda a Usted atentamente,

Rafael Michelini
Senador

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

-16 en 17. **Afirmativa.**

A partir del 20 de noviembre se convocará al señor Carvalho, quien ya ha prestado el juramento de estilo.

8) SESION EXTRAORDINARIA

SEÑOR SARTHOU.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SARTHOU.- Debido a algunos inconvenientes que debe resolver nuestra Bancada a raíz del Congreso del Frente Amplio que se celebrará próximamente, solicitamos un cuarto intermedio hasta el día de mañana.

SEÑOR RICALDONI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI.- En realidad, iba a formular una moción similar a la del señor Senador Sarthou. Quisiera saber si entre los presentes existe disposición para continuar con la sesión en el día de mañana ya que no debemos olvidar que la aprobación del Tratado requiere mayoría absoluta en la Cámara de Senadores. En el caso de que no fuera operativa la reunión de mañana, aún en contra de mis conocidos impulsos a favor de la aprobación de este proyecto, propondría pasar a cuarto intermedio hasta el próximo martes a las 15 y 30 horas, para lo cual será necesario realizar una sesión extraordinaria.

Formulo moción en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa consulta al señor Senador Sarthou si está de acuerdo con la modificación de su moción.

SEÑOR SARTHOU.- No tengo inconveniente, señor Presidente.

SEÑOR RICALDONI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI.- Aclaro que no es mi intención coartar el uso de la palabra a ningún señor Senador y en tal sentido no sé si hay algún otro miembro del Senado anotado para hablar.

Antes de continuar con la eventualidad de una discusión en general, quisiera hacer una pregunta porque tengo una duda de tipo reglamentario. Creo recordar -no he podido encontrar la disposición y tal vez la Secretaría nos podría ilustrar en ese sentido- que los miembros informantes tienen una hora y treinta minutos para hacer uso de la palabra y no sólo una hora. Si ello fuera así, al señor Senador Michelini aún le restarían 30 minutos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa desea informar al Cuerpo que al señor Senador Michelini se le concedió una prórroga de treinta minutos luego de haber cumplido una hora en el uso de la palabra. Por lo tanto, ya utilizó todo el tiempo de que dispone como Miembro Informante.

Puede continuar el señor Senador Ricaldoni.

SEÑOR RICALDONI.- En ese caso, si el señor Senador así lo desea, me anotaría para hacer uso de la palabra y, conforme a mi promesa anterior, le iría concediendo interrupciones a fin de que pueda completar su exposición.

SEÑOR PRESIDENTE.- A continuación corresponde pasar a votar la moción formulada.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si el Senado pasa a cuarto intermedio hasta el próximo martes a las 15 y 30 horas.

(Se vota:)

-18 en 19. **Afirmativa.**

El Senado pasa a cuarto intermedio hasta el próximo martes 24 a las 15 y 30 horas.

9) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 19 y 20 minutos, presidiendo el doctor **Hugo Fernández Faingold** y estando presentes los señores Senadores **Antognazza, Arismendi, Bentancur, Bergstein, Cid, Couriel, Gandini, Gargano, Hualde, Irurtia, Mallo, Michelini, Pais, Pereyra, Ricaldoni, Santoro, Sarthou** y **Segovia**)

Lic. HUGO FERNANDEZ FAINGOLD
Presidente
Sr.Mario Farachio
Secretario
Lic. Jorge Moreira Parsons
Secretario

Sr. Freddy A. Massimino
Director del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y Control
División Publicaciones del Senado

Dep. Legal Nº 205147/98